MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 FEBRUÁR 1. (VI. ÉVF. 3. SZÁM)



ÁRA 50 FILLÉR

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT MAGYAR SZÁRNYAK RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM * BUDAPEST, 1943 FEBRUÁR 1



GŐRING HERMANN

birodalmi tábornagy, a német légierők főparancsnoka

születésnapja alkalmából vitéz Nagy Vilmos vezérezredes, honvédelmi miniszter adta át a magyar nemzet szerencsekivánatait és a Magyar Érdemrend Nagykeresztjét

MEGÖRÖKITETT HŐSIESSÉG

A „Háború és Művészet" kiállítás megnyitására

A Magyar-Német Társaság január 27-étől február 21-ig rendezi a Nemzeti Szalonban Kállay miniszterelnök, vitéz Nagy Vilmos honvédelmi miniszter, von Jagow német követ és Fütterer vezérőrnagy német katonai és légügyi attasé védnökségével »Háború és művészet« című kiállítását, ahol magyar és német művészek hadi műalkotásait mutatják be. A kiállítás a magyar és német propagandaszázadok (haditudósítóalakulatok) keretében működő háborús festők és rajzművészek teljesítményének tükre. Az alkotó művészek átélték a háborút, még hozzá harcoló bajtársaik oldalán s így műveik a maga valóságában ismertetik meg a szemlélővel a harcoló katona lelki élményeit.

Körülbelül hatvan művész alkotásait bocsátotta a kiállítás rendelkezésére az OKW és a Honvédelmi minisztérium s ezek beszédes tükrei a frontokon lejátszódó harceseményeknek s elvezetik a látogatót a lengyel, norvég, németalföldi, francia, balkáni, krétai, afrikai és keleti hadjárat színhelyére. Egyben s mindezen túl e képek bizonyítékai annak is, hogy ezt a háborút Németország és szövetségesei nem anyagi haszonért, hanem az európai kultúra és annak nagy értékei megmaradásáért vívják. A haditudósító rajz- és festőművészek művei nagyszerű tanujelei az új világ kialakításáért, a káosz, plutokrácia és bolsevizmus ellen vívott közös harcnak.

Ezzel kapcsolatban igen érdekes Grimschitz professzor alábbiakban következő cikke:

»HÁBORÚ ÉS MŰVÉSZET«

Írta: **Dr. Grimschitz Brunó professzor**

Két tény teremtett egészen új alapot az eddigi háborús festőművészeti alkotásokkal szemben a mostani háború megörökítő művészeinek. A harcoló csapatok gépesítése a földön és a levegőben nem csupán a gép egészen új háborús alkalmazási területeit jelenti, hanem minden egyes harctörténés lefolyása gyorsaságának fokozása is teljesen megváltoztatja a csata áttekinthető képét.

Régebben minden harccselekmény az ember és ló sebességétől függött, tehát a természetadta keretek közé volt szorítva, de most a motor olyan sebességfokozásokhoz vezet, hogy ezeket az alkotó szeme már nem foghatja fel elég gyorsan és tisztán. Másodpercek alatt, pillanatokon belül játszódik le az esemény gyujtópontjain s sem az ecset, sem a ceruza nem rögzítheti lefolyása során a történés kirobbanó hirtelenségét.

A korszerű optikai technika a fényképezés és mindenekelőtt a film útján e látszólagos lehetetlenségeket megszüntette és lehetővé tette a harccselekmények elképzelhetetlen gyorsaságának ábrázolását. A másodperc törtrészein belül rögzíti a lemez és a film a harc lélekzetelállító feszültségét s a repülőgépről eddig nem sejtett látóteret nyitnak a csaták és harcszakaszok felett.

A képzőművészet ábrázoló lehetőségei számára a háború e magával ragadó közelsége és élethűsége, amelyet a film mozgékonyságával utólér, mégis elérhetetlen. Festészet és plasztika nem a háború »nyersanyagát« közvetítik — ha ez a filmben rendszerezve és fokozva látszik is — hanem magát a háborút s így egy magasabb művészi valóságot adnak vissza. Ezzel azonban a modern háború művészi ábrázolhatósága a változatlanul maradt ábrázolóeszközökkel megfogható események körére szűkül.

A repülőgép lezuhanásának ténye képben nem adható vissza, csupán a lezuhant gép jelezheti a katasztrófát, ha csak nincs szükség arra, hogy egy időszerűsítő ujságrajz ábrázolja a nem közeli és nem érezhető eseményt.

Így a modern háború ábrázolása a harccselekmény megfoghatatlan és rögzíthetetlen pillanatnyiságáról egyre inkább az ezáltal elért rombolás képére tolódik el s ezt is a gép uralma inkább a technikai tényezőkkel határozza meg. De mindezen túl az ember még a legmesszebbmenő műszaki teljesítményfokozásnál is a harc vezetője és ura s ezért mégis a művészet teret hódít a háború modern gépesítésének képszűkítése ellenére s az embert ábrázolja a közkatonától a tábornagyig, a sátortábortól a menetelésen át az erődig, a harcon kezdve minden helyzeten át a halálig és győzelemig. Így a mostani festészet és plasztika számára is az örök érvényes követelmény adódik: a harcban is a művészi élményt kell megörökíteni s az élők erőkifejtése csúcsteljesítményének s hősi önfeláldozásának kell dicső emléket állítani.

Ezt a modern képzőművészet nem érheti el olyan eszközökkel, mint a régi, tehát a harcnak természetfölötti lényekkel, szellemekkel, óriásokkal és istenekkel való felmagasztosításával. Századunk művészete, sőt már a 19. század kezdete óta csak a valóság feltétlen tárgyilagos visszaadásával és az élményszerűség közvetlenségével adhat csak meggyőző képet a harcról. S éppen ez a legnagyobb előnye is.

A festő követi az arcvonalat, fenn Északon, Keleten, Délen, sőt még a messze tengereken is. Már maga a tér, a terület is mélyreható különbségeket jelent a művészi élményben. S a környezet hatására maga a harcoló ember is mindig új alakban lép a művész szeme elé. Azzal, hogy a művész, mint harcos éli át a csatát s ezer veszélyen át elmélyült élményét szenvedélyes valószerűséggel rajzolja meg, maga a művészi alkotás válik a jelen és jövő számára érvényes vallomássá.

Még a harc közepében áll a művész, még mélyen megrázkódtatják őt a csata eseményei s így nem is szabadulhat a harcélmény látható jeleitől s nem sűrítheti ezeket szimbolisztikus alkotásba, mint azt például A. Egger-Lienz tette. Még a nagy hadvezér képére is rányomja bélyegét a mindennap közeli benyomása s a katonát is aligha foghatja fel egyéniségén túl, mint valami hatalmas személyek fölött való történés szereplőjét.

A német katona hasonlíthatatlan hősiességét a művészet még nem emelhette az időtlen örökkévalóság birodalmába. A megdicsőítés e végső követelménye, mely a katona emberfeletti teljesítményéhez méltó lesz, későbbi kor művészeinek feladata.

Ha a harc mindennapos átélése a nyugodt szemléletben, ha harc, halál és győzelem az egyéntől elszabadulva mondaivá tisztult hősiességgé változott s a művész, a lét hősi érzésétől eltelve, csupán szellemi elképzeléseivel foglalkozhatik, akkor végre elválhatik a művészi reprodukció a pillanatnyi ábrázoló riporttól, akkor emelkedhetik az alkotás olyan magasságba, hogy a belső forma a nagy harc eszmei tartalmához méltó s annak művészi emléket állít úgy, mint ezt az antik szobrászat és a régi nagy mesterek tették korukban.

Már az is jelentős teljesítmény, ha a jelennek sikerül a harcok és csaták közepette a jövő számára maradandó alapköveket lerakni.

A jelen alkotásainak sokféleségéből szed össze egy csokrot a kiállítás. A rombolás képeitől, a szétlőtt épületektől és szétrobbant erődöktől pillantásunk az utcai harcokig, állásokig, erődökig ér. Az európai arcvonalakat látjuk itt. A Maginot-vonal képeihez — ezek már történelmivé vált csaták tanui — csatlakoznak a rajzok az orosz arcvonal végtelen teréről, az Északtól egészen Dél-Ukrajnáig, sőt még lejjebb: a Balkánig, Athénig és Kréta szigetéig.

A harc óriási méretű kiterjedéséről kapunk részleteket az első vonaltól hátra a megszállt részekre, ahol folyik az élet és ellátás, rohamjárőr és utcai harc, hídépítés és zuhanóbombázótámadás a részletei ennek a rendkívül gazdag háborús élménynek. Minél tárgyilagosabb és pontosabb, minél szenvedélyesebb és magával ragadóbb a kép, annál nagyobb köszönettel tartozunk az új Európáért folytatott hatalmas harc megörökítőinek.



PK—Ernst Kretschmann †: Sebesültszállítás



Benyovszky István: Napkeltekor

Markos Lajos: Páncélos támadás





PK—Wolfgang Wittrich: Repülő



PK—Ellgaard: Zubótámadás

PK—Kretschmann †: Ejtőernyősök Krétán



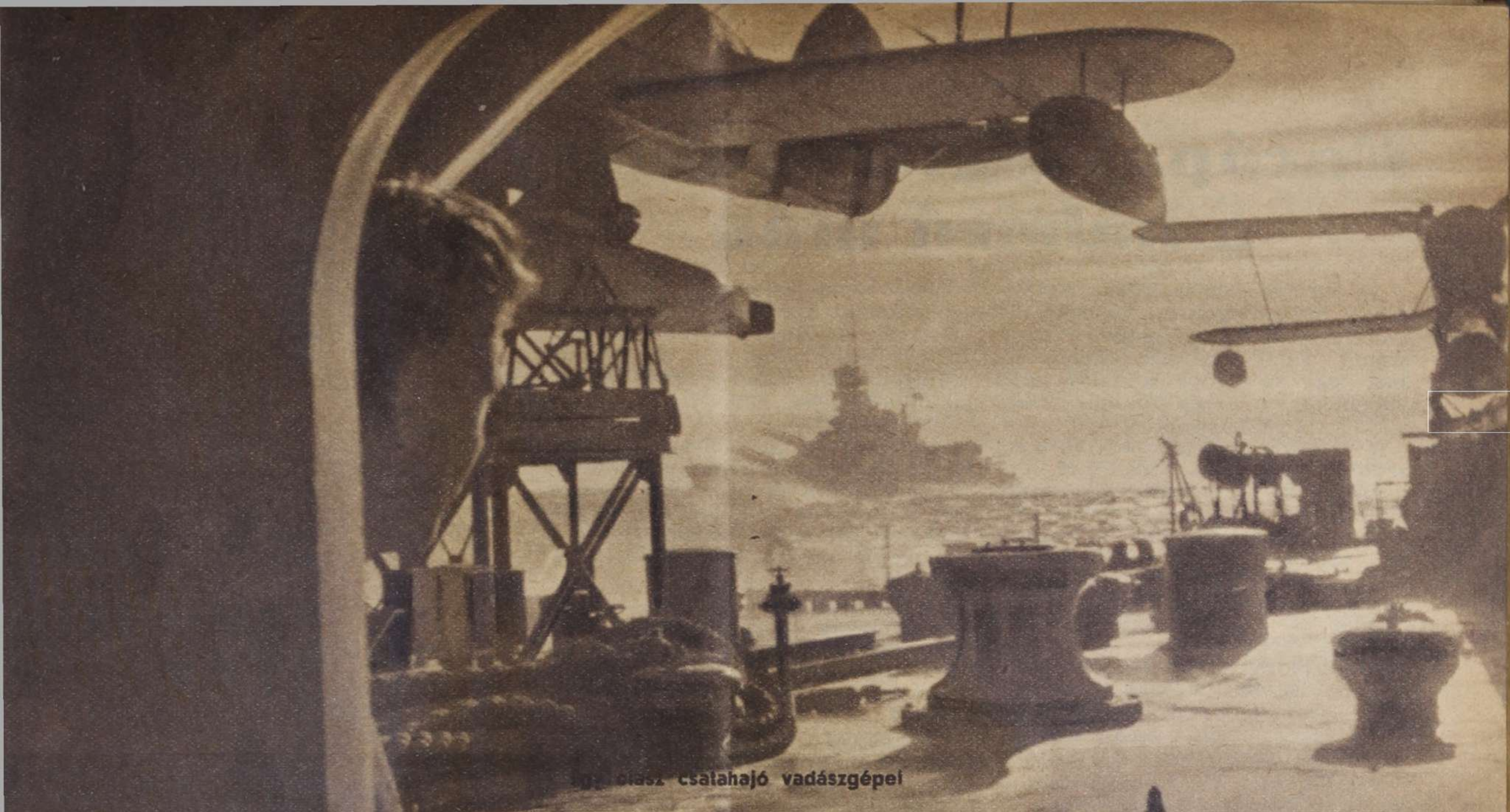


1943 január 1-től január 25-ig

A legsúlyosabb harcok között fordult át az idő kereke az 1943-as esztendőbe. A negyedik háborús újév a légierőt minden arcvonalon fáradhatatlan, sokoldalú alkalmazásában találja, hogy a földi fegyvernemekkel és a haditengerészettel együtt küzdve harcolja ki a végső győzelmet. Mintha az ellenség is minden erejét még egyszer a teljesítőképesség határáig megfeszítve igyekeznék sorsán változtatni. A téli háború Keleten a legnagyobb erővel dühöng. Az állásharc a többezer kilométeres front felén mozgóháborúvá alakult át, hóviharban, ködben, szakadó esőben a téli időszak minden hátrányait viselve küzdenek a tengely csapatai, az elkeseredetten rohamozó, veszteségekkel nem törődő szovjethadseregekkel szemben. A Szovjet mindig a télben bízott mint szövetségesében. Amíg a tengelyhatalmak a telet erőgyűjtésre és felkészülésre használták fel eddig a háború folyamán, a bolsevista hadvezetőség tavaly és idén is a tél folyamán akarta megsemmisíteni azokat az óriási eredményeket, amit a tengely hadereje az év folyamán elért. Azok az ember- és hadianyagtartalékok, amit a Szovjet az idei téli offenzívája alatt bevetett valóban mindenkit meglepték, szövetségest és ellenséget egyformán. A szovjet háború felkészültsége a bolsevizmus igazi és ügyesen álcázott célja, a mostani anyagcsatákban jön teljes egészében napvilágra. 1941—42 sokmilliós fogoly, halott és sebesült veszteségei, mérhetetlen mennyiségű hadianyagpusztulása után, idén télen erős, jól felszerelt, ujonnan szervezett hadműveleti egységek rontottak elő, mint Dzsingiz khán hordái hétszáz évvel ezelőtt az Ural mögül a téli védelemre készülő tengelyerőkre. Két hónapja folyik a harc, hol lankadó, hol erősbödő lendülettel Szentpétervártól egészen Sztalingrádon át a Kaukázusig. Mozgásba került az arcvonal Voronyezstől dél felé egészen Kaukázusig, mert a támadó szovjet katonai ereje olyan tartalékokra támaszkodik, amelyekkel nem lehetett merev arcvonalon a döntő harcot felvenni. Két hónap óta közel kétezer repülőgépet, hétezer harckocsit vesztettek a bolsevisták és sok százezer sebesültet, halottat meg foglyot, de a támadás ereje még a legtöbb helyen alig gyengült. Szívós harcok, erős ellentámadások között rugalmasan vette hátrább a német hadvezetés az arcvonalat és megakadályozta azt, hogy a kétségtelen sokszoros szovjet túlerő áttöréssel ne tudjon stratégiai sikereket elérni. Súlyos és kemény próbákon esik át az a hadsereg, az a vezetés, meg az a harci szellem, amelyik a világtörténelem eddig legnagyobb győzelmeit harcolta ki. A háború csúcspontján vagyunk. Német és olasz szövetségesünk sajtójából a kemény elszántság, a sorsdöntő idők hősi önfeláldozásának elhatározása csendül ki. A Sztalingrádban körülzárt és az Alcazar hőseihez hasonló küzdelmet vívó hadsereg, a Tripoliszból kétezer kilométeres utóvédharcok után kivonuló német-olasz afrikai hadsereg és a keleti arcvonalon orosz rohamokat feltartóztató német, olasz, finn, magyar, román, szlovák, spanyol, francia, holland és belga katonák életük feláldozásával állják ellenségeink legnagyobb támadását. Négy éve folyó háborúban az ellenségnek is lehetnek sikerei, valamelyik szakaszán az egész világon folyó gigantikus küzdelemnek neki is lehet katona-szerencséje. Az oroszországi télicsata, a Tunisz-tripoliszi hadműveletek, a nyugateurópai légiháború, a tengely tengeralattjáróinak minden tengerre kiterjedő sikeres vállalkozásai közben jöttünk át az új évbe. Otthon az ipari és gazdasági termelés eredményei, az otthon kemény elszántsága és munkája biztosítják, hogy a döntőnek ígérkező 1943-as év győzelmek és áldozatok után a végső sikert fogja meghozni. Addig azonban nagy próbákon kell még átesnünk. Ellenségeink a két hónap óta folyó önvédelmi harcunk számukra kedvezőnek mutatkozó átmeneti sikereit teljes fordulatnak veszik és azt a folyó év alatt teljesen ki akarják használni. Az orosz télitámadás Szentpétervár, Riga és Rosztow célokon kívül a német és szövetségeg hadseregek tavaszi előkészületeinek megzavarását is akarja. Az északafrikai amerikai és angol offenziva Európa déli területeire akarja visszavinni a háborút, miután az afrikai helyzetet megváltoztatta. A tengelyhatalmak az egyetlen és igazi kontinentális ellenfélnek a Szovjetet tekintik. Azt kell megverni katonailag és akkor az angolszászok minden további igyekezete hiábavaló Európában.

*

A háború elmult esztendejének eredményeit és az idei év előttünk álló nagy feladatát, a *légierő* szemszögéből vizsgálva, a repülés döntő fontosságú szerepe változatlanul fennáll. A tengely fáradhatatlan légiereje 1942-ben a földi és tengeri erőkkel szorosan együttműködve érte el legnagyobb sikereit. Szebasztopol és Sztalingrád ostrománál mint különleges közelharc-fegyver mutatkozott be a zuhanóbombázó- és csata-



Egy olasz csatahajó vadászgépei

repülőgép. A nagy keleti ütközetekben, Charkow, Kercs, Rostow, Woronyezsnél, a Don, Volga és Kaukázusvidéken a tengely légiereje által biztosított légiuralom tett lehetővé nagy földi győzelmeket. A Szovjet most végrehajtott nagy földi támadásai pedig nagyrészt azért nem tudnak döntő sikerekké alakulni, mert a Szovjet légiereje meg sem közelíti teljesítményben a német légierőt. Ahol a német és szövetséges légierő a szovjetrepülőket harcra kényszeríti, ott annak alacsonyabbrendűsége megsemmisítő arányú gépveszteségekben nyilvánul. Elég itt rámutatni arra, hogy a legutóbbi keleti légiharcoknál a Szovjet negyven, sőt kilencven repülőgépet vesztett légiharcban, amíg a német egyet.

A nyugati arcvonalon a német légierő két bámulatos multévi teljesítményét kell emlékezetbe idézni. Egyik a német nyilttengeri hajóhad La Manche-i átvonulásának bravúros biztosítása volt, a másik a Dieppe-i angol partraszálláskor történt döntőeredményű bevetés, ami megpecsételte a partraszállási kísérlet sorsát és minden vérmes brit reményt órák alatt megsemmisített.

A német éjjeli vadászrepülők magas kiképzési értéke pedig az idei angol és amerikai bombázóvállalkozások lelövési százalékában mutatkozik.

A Földközi-tengeren és Észak-Afrikában Málta hosszú időn át sikeres semlegesítése, Tobruknak Rommel által történt elfoglalásánál való döntő bevetés és a földközi-tenger hajókaraváncsatákban való megsemmisítő eredményű repülőtámadások a német és olasz légierő történetének legszebb lapjaira tartoznak. Montgomery El Alamein mellett megindított offenzívájának első szakaszában a helyi angol túlerő miatt egyidőre a légifölény az angoloké lett a Földközi-tenger keleti terében, de a Tunisz—Szicilia—Szardinia háromszög repülőtereinek birtokában a novemberben megindult északafrikai amerikai kaland főleg a tengely-légierő nagy fölénye miatt nem járt a várt eredménnyel. Tunisz hidfőjének megszerzése és biztosítása körül a tengely légierejének és az ejtőernyős alakulatoknak oroszlánrésze volt.

A kereskedelmi konvoyok és a hadihajók elleni harcban a német és olasz légierő a Földközi-tengeren az Anglia körüli vizeken és a Murmansktól északra fekvő tengerrészen rendkívüli csapásokat mért az ellenséges hajózásra. Ha ehhez még hozzávesszük azokat a teljesítményeket, amit főleg a német szállítórepülőszolgálat ért el a keleti és déli harctereken, a tengely légierejének változatlanul fennálló minőségi fölénye elvitathatatlan. Milch vezértábornagy, Göring helyettese, nemrég tett nyilatkozatot arról, hogy a német repülőipar háborús fejlesztését sikerült oly mértékben biztosítani, hogy az amerikai termeléssel mennyiségileg is lépést tud tartani. A jövő tehát korántsem azt mutatja, hogy a légierők fejlesztési versenyében az angolszász hatalmak jelentős, pláne döntő túlsúlyra jutnának. A szovjet harctéren változatlanul fennálló nagy fölény, a tuniszi háborúban döntően érvényesült német-olasz légifölény és a nyugateurópai légiháborúban a légiegyensúlyhoz közelálló erőhelyzet 1943 folyamán sem fog lényegesen változni. Ezt egész Európának a repülésipari termelésbe történt bekapcsolása biztosítja.

*

Áttérve a harcterek eseményeire, a teljes erővel tomboló szovjet téli offenzíva eddigi területi nyereségei elég jelentősek, de a szovjet által elért hadászati siker egyáltalán nincs arányban az eddigi óriási anyag és emberveszteségekkel. A bolsevista támadások a Ladoga-tótól egészen a Kaukázusig terjednek. Súllyal a Woronyezstől délre a Kaukázus északi lejtőjéig támad az orosz több hadsereggel. Amíg északon a Ladoga-tónál és Velikie Luki körzetében a harc állóharcjellegű, a déli szakasz egész hosszában mozgó védelemben fogja fel a tengely haderejе az igen erős bolsevista támadásokat. Az arcvonal jelentős mértékben megrövidült a Kaukázus keleti vidéke, az egész steppevidék, továbbá a Don nagy kanyarulatánál és a Don középső szakaszáról történt visszavonulás által. Ezzel szemben a Don és Volga közötti és a Sztalingrádi szigetállások messze a német új arcvonal előtt maradtak. Az összeköttetés ezekkel az állásokkal már több mint hat hete csak légiúton volt lehetséges. A szállítószázadok önfeláldozóan biztosították a Sztalingrádban körülzárt Paulus-hadsereg lőszer és élelmiszer ellátását, ami mind nehezebb és veszteségesebb lesz. Miután a 6. hadsereg a Szovjet által felajánlott megadást elutasította, a legsúlyosabb védőharcok között, egyre fogyva, lőszerhiánnyal küzdve harcol a teljes önfeláldozásig. A védősereg kitartása a világtörténelem legszebb haditettei közé tartozik. B. T.

Európai légiforgalom a háború után

Az európai nemzetközi légiforgalmi útvonalakat a háborúelőtti időben (1939. évben) nagyban az 1. számú vázlat mutatja. Ebből látjuk, hogy az európai államok majd valamennyien légiforgalmi vonalakkal voltak összekötve.

A vázlaton csak a fontosabb nemzetközi légiforgalmi vonalakat tüntettük fel és az országok fővárosait aláhúztuk.

Minden vonalon több légiforgalmi társaság gépei közlekedtek, mert a viszonosság elve alapján a külföldre vezető vonalakat az illető belföldi és legalább egy külföldi társaság repülte.

A külföldre vezető légijáratokon kívül a legtöbb európai állam belföldi (vicinális) légi vonalakat is tartott fenn. Ezek száma nagyjában a következő volt:

Németország 48, Nagybritannia 35, Olaszország 23, Hollandia 18, Franciaország 12, Svájc 10, Románia 7, Jugoszlávia 6, Norvégia 6, Belgium 4, Csehország 4, Görögország 4, Dánia 3, Finnország 3, Lengyelország 3, Spanyolország 3, Esztország 2, Svédország 1,

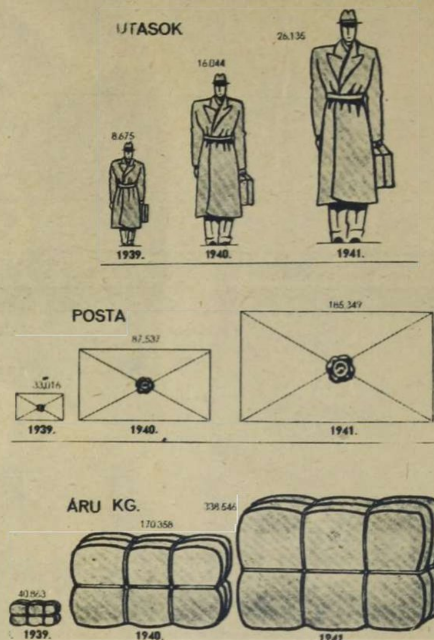
Magyarország, sajnos, itt még nem szerepel, mert első belföldi járata csak 1940-ben indult meg.

Hogy helyes képünk legyen a háborúelőtti légiforgalomról, nézzük meg a budapesti és a berlini repülőterek forgalmát:

Budapesten 1939. év májusában a budaörsi közforgalmi repülőtérről napkeltétől nyugtáig 15 forgalmi gép indult és oda 15 forgalmi gép érkezett; 12 órán át átlagban minden 25. percre esett egy forgalmi gép érkezése, vagy indulása. A budaörsi repülőtéren még nem volt rendszeres éjszakai légiforgalom, mert a repülőtér, fekvésénél fogva, erre kevésbé alkalmas. (Az épülő, új ferihegyi repülőtér éjszakai repülőforgalomra éppúgy alkalmas, mint nappalira.)

Ugyanebben az időben a Berlin-tempelhofi közforgalmi repülőtéren a nap 24 órájában (tehát éjszaka is) 54 forgalmi gép indult és 54 gép érkezett, átlagban 24 órán át minden 12. percben volt gépindulás, vagy érkezés.

A szállított utasok, posta- és áruforgalmának megvilágítására például idézem a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaságnak erre vonatkozó, utolsó 4 évi (1938—1941) grafikonját.



A háború kitörésének természetes következménye volt, hogy a légiforgalom az egymással hadiállapotba került államok között azonnal megszakadt. Megcsappant a légiforgalom a semleges államokkal, valamint a baráti államok között is, mert az államok légiforgalmi gépparkjukat éppúgy, mint egyéb forgalmi eszközeiket (vasút, hajó, gépkocsi) elsősorban háborús célokra állították be. Az államok forgalmi repülőgépeinek csak igen kis hányadával tartották fenn a baráti, vagy semleges államok közötti gyors összeköttetés lebonyolítására a légiforgalmat.

A belföldi légiforgalmat majdnem mindenütt leállították, vagy pedig a legkisebb méretűre korlátozták. Hogy képet kapjunk a háborús légiforgalom csökkenéséről, hasonlítsuk össze az előbbi adatokat a budaörsi és berlin—tempelhofi repülőtér háborús forgalmi adataival.

Budapesten 1942. év májusában a budaörsi repülőtérnek nappali 12 óra forgalmi idejében 18 gép érkezett, vagy indult. Átlagban tehát minden 40. percre esik egy érkezés, vagy indulás.

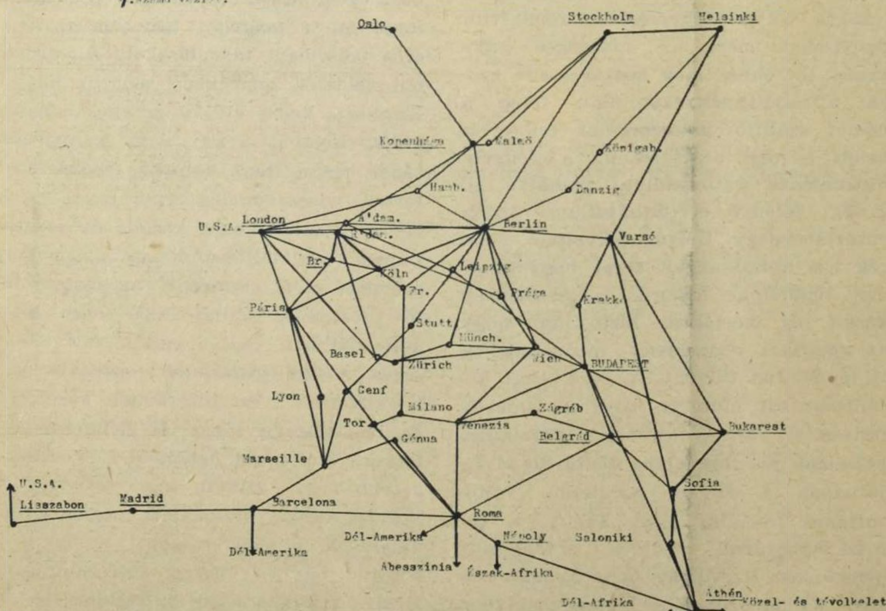
A berlin—tempelhofi repülőtéren, ugyancsak a nap 12 órájában, 22 forgalmi gép érkezett, vagy indult, tehát minden 35. percre esett egy érkezés, vagy indulás.

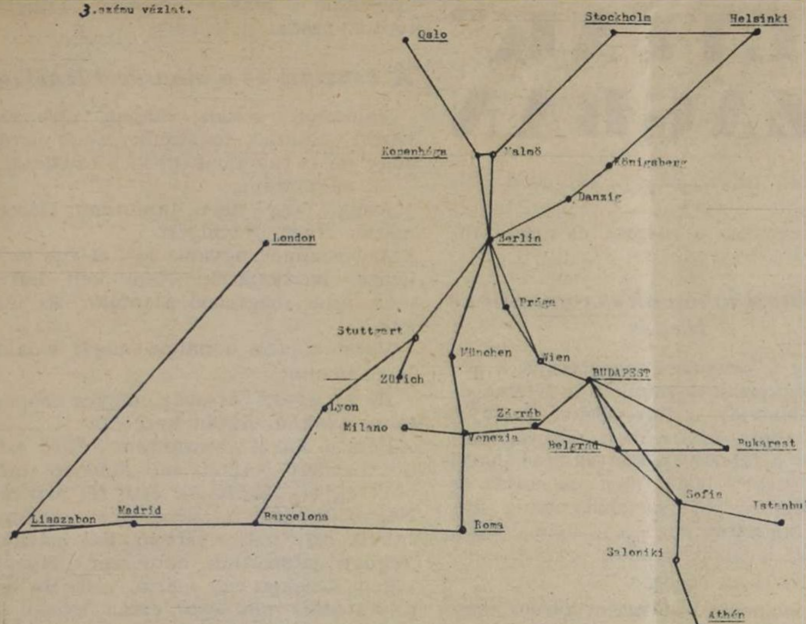
Az 1942. év végén ez a forgalom erősen csökkent.

A semleges országok, mint Svédország, Svájc, Spanyolország, Portugália is erősen csökkentették, úgy belföldi, mint külföldi légiforgalmukat, részben a nemzetközi utasforgalom általános hanyatlása, részben pedig a géppark pótlásának nehézségei miatt. A forgalmi repülőgépek értéke a háború kitörésével olly nagy mértékben növekedett, hogy a nyersolaj talán az egyetlen valuta, amelyért ma forgalmi repülőgépet még venni lehet.

A kevés rendelkezésre álló külföldi adat alapján megállapíthatjuk, hogy az utasforgalom majdnem kizárólag hivatalos személyek szállítására korlátozódott, az utasok zöme államszolgálati ügyben utazik, magánszemélyeknek már alig jut hely. Az áruforgalom ezzel szemben, a különböző korlátozások és magas szállítási díjak ellenére rohamosan növekedett, úgyhogy a légiforgalmi társaságok, amennyiben megfelelő számú repülőgéppel rendelkeznének, hatalmas szállító forgalmat tudnának lebonyolítani.

A 3. számú vázlat mutatja a jelenleg forgalomban lévő európai nemzetközi légi útvonalakat. Összehasonlítva ezt a békeidők nemzetközi légiforgalmi vonalait mutató 1. számú vázlattal, látjuk a nagy visszaesést. A tengelyállamok vonalait főleg a német Lufthansa re-





püli, kívüle Európában ezidőszerint csak Svédország, Olaszország, Románia és az Ibériai félsziget két állama, Spanyolország és Portugália tart fenn menetrendszerű külföldi légi járatokat. A többi európai állam csak szállítási irodáit tartja nyitva és azokat a szerveit tartja fenn, amelyek az idegen, ezúttal elsősorban német gépeknek földi kiszolgálását intézik.

A nemzetközi légiforgalomban jelenleg, sajnos, Magyarország is csak ilyen service szerepét játssza.

A légiforgalom helyzetének javulására a háború folyamán nincs is sok kilátás. Előtérbe nyomul az a kérdés, hogy milyen hatással lehet a légiforgalomra a háború befejezése.

A legszembetűnőbb következmény, hogy a háború befejezése után nagyszámú repülőgép, a megfelelő hajózó személyzettel (hajózók alatt a repülőgépen tartózkodó szolgálati személyzetet értjük: pilóta, rádiótávirász, szerelő) tervezőkkel, szerelőkkel, szakmunkásokkal, hirtelen szabadul fel. Ugyanez a helyzet természetesen a többi szállítóeszközöknél is beáll, de amíg a vasút a szerelvények elhasználódása, a hajózás többmilliós hajótérveszteség, a gépkocsi pedig az elhasználódás és gumihiány következtében a forgalmi békeszükségletet sem tudja majd kielégíteni, addig a repülés nagyobb mértékben tud majd a szállító és utazó közönség rendelkezésére állani, mint a háború előtti időben. Mi sem természetesebb, hogy a jelenleg hadviselő államok használható állapotban fennmaradó légi szállító berendezéseiket és szervezetüket a polgári forgalom rendelkezésére fogják bocsátani és itt értékesíteni. Olyan gépek, amilyenek Krétába, Lybiába, Tuniszba, stb. hadi felszerelést, csapatokat, utánpótlást szállítottak, kétségen kívül alkalmasak lesznek a békeidők utas- és áruforgalmának lebonyolítására is. A szállító repülőkaravánok és a személyszállító motoros repülőgépekhez kapcsolt sikló teherszállító gépek felhasználásának lehetősége már a békeviszonyok között is megoldható lesz.

Tisztában kell lennünk azzal is, hogy közvetlenül a háború befejezése után a polgári forgalom igénye is nagy mértékben megnövekszik.

Mint említettük, az utasforgalom a háború alatt jóformán kizárólag hivatalos személyek szállítására korlátozódott. A háború után újra jelentkezik majd a légiforgalom utazó közönsége, megnövekedve azzal az óriási tömeggel, amely a háború előtt még idegenkedett a technika legújabb és leggyorsabb közlekedési lehetőségétől és ezt az idegenkedést a repülésnek a háborús időben beállott óriási térfoglalása miatt legyőzte. Ehhez csatlakozik még az az új generáció, amely már a repülés ismeretében és szeretetében nevelkedett és minden alkalmat fel fog használni arra, hogy a legmodernebb és leggyorsabb közlekedési eszközt igénybevegye.

Említettük, hogy az áruforgalom a háború alatt óriási mértékben megnövekedett. Ennek háború utáni csökkenésével sem kell számolni, mert addig egymástól elzárt országokban előálló áruhiányt a lehető leggyorsabban tehát valószínűen repülőgépen fogják pótolni.

A repülőgép ma még a legdrágább a közlekedési eszközök között. Valószínűleg egy darabig még meg is marad annak. De viszonylag olcsóbbodni fog a nyersolajnak a robbanó motorok drága üzemanyagával, a benzinnel szemben való térhódítása következtében. Különösen gazdaságos lesz a repülőgépen való szállítás nagy távolságokra, amivel kapcsolatban elég idéznünk azt a példát, hogy már a háború előtt is az európai légiforgalom nyereséges útvonalai a holland légiforgalmi társaság batáviai útvonala és az Európa és Amerika között közlekedett légiforgalmi vonalak voltak.

Kormányzatunk, a légiforgalom közlekedéspolitikának fontosságát felismerve, bölcs előrelátással, sokmilliós költséggel a legmodernebbül kiépíti a ferihegyi repülőteret és mindent elkövet, hogy a háború után a megnövekedett légiforgalmi igények kielégítésére megfelelő géppark álljon rendelkezésre.

vitéz Laborczfy Rezső

ÍGY „NYARALTUNK“ OROSZORSZÁGBAN

Igen, nyaraltunk...

Bár nyugodtan lehet a kifejezést idézőjelbe is tenni, mert bizony nem mindenki nyaral itt ilyen vidáman, ilyen jókedvüen, mint jómagam. Nehéz, kemény küzdelem folyik itt, aki otthon él, fogalma sincsen azokról a mérhetetlen fáradalmakról, amiket a magyar katonák elszenvednek itt az arcvonalban, el se tudja gondolni azt a sok nehézséget, amiket a harcosoknak le kell küzdeniök a győzelemért...

De erről már sokat irtak mások is, én is, most néhány képben arról szeretnék számot adni, hogy van ennek az életnek vidámabb oldala is, a csaták után pihenő következik és a pihenőben mindenki vidám, jókedvű, gondtalan... Mert ugyebár, minek szomorkodjunk?... Hiszen egy a fizetség?... Nem igaz?...

Ami pedig a nyaralást illeti, hát azt bizony csak a pihenőkre értettem. Amikor...

No de hosszú bevezetők helyett hozzá is kezdek a mondanivalómhoz...

Versenyfutás a bevetésekért..

A szinhely egy repülőtér, közvetlen az arcvonal közelében. Erdős részlet, sátrakkal. Elöl tisztás, jól rejtett repülőgépekkel. Szereplők a közelfelderítő század tagjai. És egy ujságiró. Mármint jómagam. Idő hajnali három óra.

Megszólal a telefon.

Az ügyeletes tisztet keresik. A hadseregparancsnokság gyors felderítést kér. A Don vonalát, az ellenséges állásokat kell lefényképezni.

Pillanatok alatt talpon a tábor.

A századparancsnok — kékcsíkos pizsamában — térképre hajolva írja be a feladatot. És intézkedik is, ezek és ezek indulhatnak.

Huszonnégy hajózó — vezető és megfigyelő — közül boldog négy és szomorú húsz.

Mintha csak sétarepülésről lenne szó, mindenki menni akar és elégedetlen, ha nem órá kerül a sor. Szegény századparancsnok... Most aztán tegyen igazságot...

Tesz is.

Hozzák a bevetési jegyzéket. Függőleges és vizszintes rovatok jelzik, ki hányszor volt bevetésen. A tizedik bevetést piros vonallal húzták meg. Már mindenki túllépte a „Rubikont“, csak talán ketten nem.

Vissza az egész...

Azok mennek, akiknek csak kilenc bevetésük van.

És a századparancsnok.

Elvégre néki illik elöl állani a listán.

A többiek visszafeküsznek.

Valaki megjegyzi:

— Hát ezért bizony kár volt felkelni...

Magárahúzza a takarót és alszik tovább...

Lukulluszi lakomák és romantikus fürdés

Ahogy a bevetésről hazatérnek a gépek, megkezdik a munkát a fényképészek. Előhívják a felvételeket, a saját tábori laboratóriumukban. Ezután következik a felvételek kiértékelése, majd a jelentéseket írják meg és adják le távbeszélőn a parancsnokságnak... Ha már a felderítés közben le nem dobták a kijelölt ledobóhelyen...

Már itt is az ebéd.

...Most pedig bocsánatot kérek, hogy egy magánjellegű közlést szúrok közbe, de talán hasznát látja más is, nemcsak az, akinek küldöm... azaz annak az ismerősömnek, aki ezt irta egyik levelében:

— ...sokszor gondolunk rád, itthon, amikor valami jó falat kerül az asztalra, hogy te vajjon hogy élsz ott a messzi idegenben...

Nos, megnyugtathatom a levél íróját, — és valószínű még sok aggódó ismerőst, akiknek hozzátartozójuk van itt a fronton — hogy köszönjük, jól élünk...

Itt pedig, a közelfelderítőknél, ahol most már jó ideje vendégeskedem, — talán még egy darabig nem únnak meg — egyenesen fejedelmi az ellátás... Borjúpörkölt, bécsiszelet, csokoládés sütemény, gyümölcsrizs és a jó ég tudná felsorolni, mi mindent tálalnak elénk...

Csak győzzük megenni!

Ebéd után fürödni megyünk. Már persze, aki ráér. Mint például én...

Meg kell hagyni, festőnek való táj a folyópart, ahová járunk. A víz hatalmas tóba ömlik, valami duzzasztógát nyomja fel magasra a vizet, a kifolyónál pedig öreg vízimalom kelepel. Körül szelídhajlatú dombok, nyárfák, varjúfészkekkel, zsupptetős házakkal. A part homokos, de alig pár méterre már zöld, harsogó gyep hívogat, pihenni egyet.

És a romantikus, öreg vízimalom csendesen álomba ringatja az embert...

Hja, igaz, a malom...

Egyik délután némi kis baj adódott elő, éppen a malommal. A dolog előzményéhez tartozik, hogy a felduzzasztott víz, keskeny kis csatornán ömlik a „hatalmas“ kerékhez. Az egyik fürdöző éppen intim ruhadarabjait mosta a csatornában, amikor egyik ügyetlenebb mozdulatára a sebes víz elvitte a lepedőjét.

Kapott utánna, de későn.

Úszott a lepedő, egyenesen a malomkerékre. Rá is csavarodott, annak rendje-módja szerint. Hatan hajtottuk visszafelé a mohos fakereket, amíg le tudtuk szedni a lepedőt.

A csuzimó és a viharvert lemezek

Valószínű, sokan vannak olvasóim között, akiknek fogalmuk sincs arról, hogy mi is tulajdonképpen a csuzimó.

Én se tudtam.

Amíg meg nem tanultam. Három márka ötven pfennigért.

A „csuzimó“ ugyanis egy eléggé szellemes kártyajáték. Nem kell hozzá más, csak megfelelő alaptőke. És idegek...

Vacsora után elkiáltja magát valaki:

— Uraim!...

És az egész társaság négyes csoportokra szakad. Aztán kezdődik...

Persze, én is „beszálltam“. Első este két márkát vesztettem. Másnap már csak egyet. Harmadik este fél márkát. Negyedik este a „pénzemnél“ voltam. Ötödik este már nyertem. Fél márkát. Tegnap játszottam hatodszor. Nyereségem kereken egy márka volt. Ha így folytatódik, ma este aztán igazán a »pénzemnél« leszek. Holnaptól pedig...

Hajaj!...

A kártyacsaták után hanglemezműsor következik.

Be is konferálják:

— Néhány számot fogunk hallani Gyuszi bácsi sok vihart látott lemezeiből...

Gyuszi „bácsi“ egyik megfigyelő tiszt. Százados. A legelegánsabb az egész században. Különösen, ha hófehér zsávolyát veszi fel. Két szenvedélye van, — már amennyire én megismertem — az egyik a már említett lemezek, a másik pedig a Heimbrucher...

Egyébként bevetésre jár, olvas, vagy kiabál.

Ezt:

— Himbrucher! . . .

A Heimbrucher a küldönce . . . aki bizony remekül rejtőzik egész nap. Amikor kellene valami, akkor soha sincs meg. Igy hát a „kiabálás“ nagyon is érthető.

Ja, igaz, a lemezek . . .

A lemezek kilencven százaléka — tizből kilenc, könnyü volt a számítás — Mezey slágerei. És amikor felcsendülnek a szavak:

„Ilyen éjszaka még sohse volt,
ilyen éjszaka tán sohse lesz...“

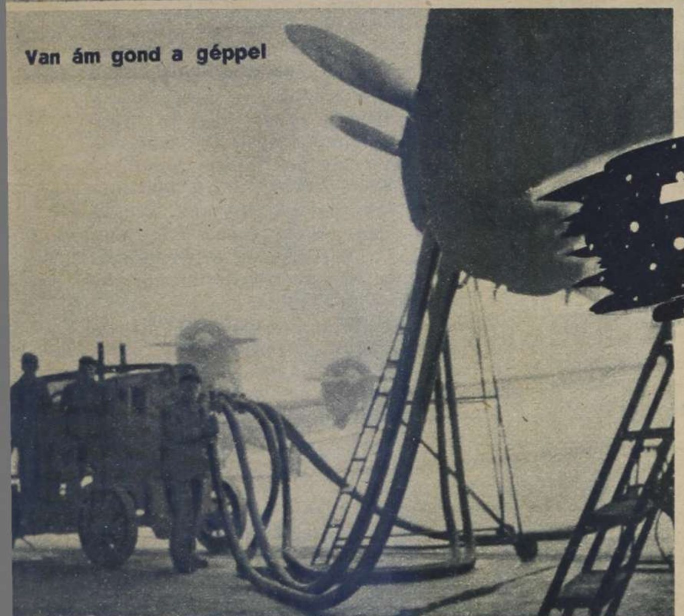
Gyuszi „bácsi“ arca elgondolkozó lesz. Töprengő. Hogy ne mondjam, felhős. Isten tudja, mire gondolhat . . .

Dr. Pados Pál

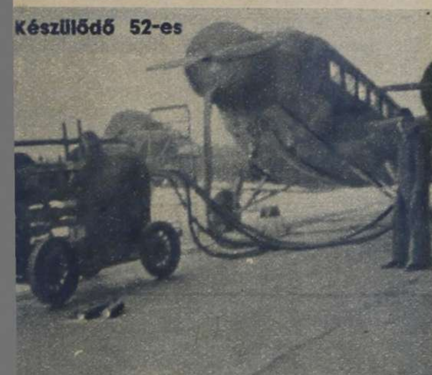
Tél a repülőtéren


Hótakarítás


Bemelegítik a He. 70-est

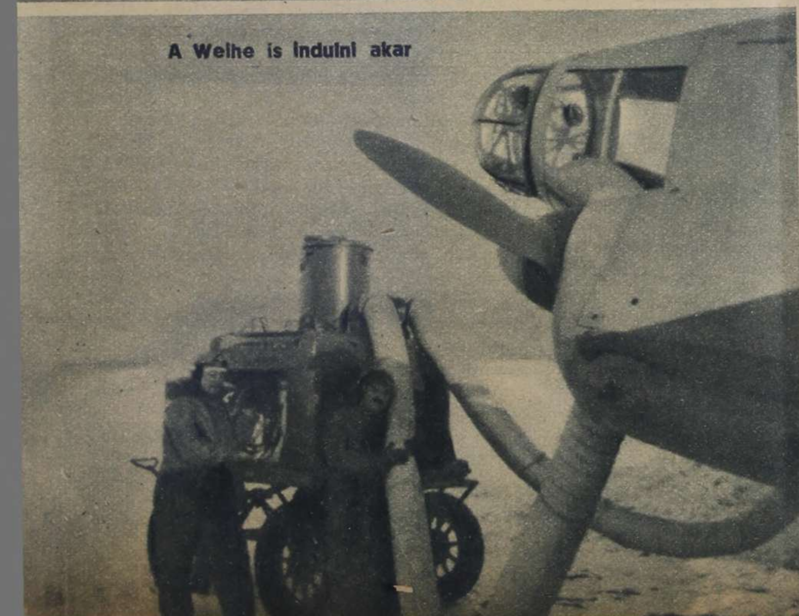

Van ám gond a géppel


Várakozó futárgép


Készülődő 52-es


„Orrmelegítő"


Magányos gépek


A Welhe is indulni akar


Út kell a gépmadárnak



VITÉZ JÁROMY ÁRPÁD SZÁZADOS

Az a feladatom, hogy még az elsötétítés előtt egy bizottsággal az ország *bizonyos területeit berepüljem.* Az urakkal a megbeszélt időben a repülőtér étkezdéjében találkoztam, ahol vidáman koccintgatva gyűjtenek meleget a hosszú éjszakai útra.

*

Szép, holdvilágos este van. Időjárásjelentéseket csak az útvonal első szakaszára kaptunk, mert a további útrész olyan területek között vezet, ahol időjelzőállomások nincsenek telepítve. Ezek a jelentések jórészt derült égboltról és gyenge nyugati szélről számolnak be.

Kísérőimmel átmegyek a kivilágított hangáron az öltözőbe. A hatalmas gépmadarak méltóságteljesen terpeszkednek egymás mellett. Fémtestük tompán fénylik a tetőlámpák világánál.

A mi gépünket épp tolják kifelé a szerelők. A polgári embernek szokatlan és méreteiben is impozáns kép — úgylátom — kísérőimben mély benyomást kelt.

Az öltözőben felhúzzuk a téli, meleg repülőruhákat, majd elószedjük a térképeket és részletesen megbeszéljük a repülés útvonalát.

Az előbb még hallgatag hangár csendjét felveri a motorok zúgása. Nemsokára visszaindulunk a kivilágított csarnokon keresztül és elhelyezkedünk az üléseken.

Kigyúlnak a repülőtér piros akadályfényei és gépünk árnyéka, mint karcsú szúnyogtest vetődik elénk a fényszóró fényében. A pilótakabin is fényárban úszik. A motorok egészségesen fölzúgnak, a gép mindjobban nekilendül és a hatalmas szárnyak lassan átveszik a gép súlyát a futóművekről.

Rádiósom jelenti, hogy fölvette az érintkezést az iránymérő állomással és a készüléke jól működik.

A főváros fénytérképe elmarad gépünk mögött. Kissé visszahúzom a gázkarokat és vízszintesbe veszem a gépet. 1100 méteren vagyunk s az egyelőre elegendő, mert a hegyek még távol vannak és akkor sem magasabbak 1000 méternél.

»Valóban pazar időnk van« — állapítja meg egyik kísérőm. A Hold szelíd ezüstje lágyan ömlik el az alattunk elvonuló tájakon. Itt-ott élénken megcsillan, ahol egy víztócsa felületét éri. A levegő nyugodt, gépünk járása síma, egyenletes. A hideg se bántó. A hőmérő mutatója nullán áll...

Letompítom a műszerfal világítását. Igy jobban látjuk a kabin ablakán túl elterülő világot. Apró fénycsoportok és magányos fények tűnnek elő és maradnak el mögöttünk. Markáns támpontot sehol sem találunk a tájékozódáshoz, de nincs is rá szükségünk. A rádió iránymérések szerint pontosan a »vonalon« vagyunk és a stopperóra megmondja, hogy mennyi ideje repülünk. Rövid számítás a gép óránkénti sebességével, meggyujtom a kabinlámpát és már a térképen mutatom kísérőmnek, hogy most kb. »itt« járunk...

Balra tőlünk homályos, szürke tömegek púposodnak föl majdnem a mi magasságunkig. Elértük a hegyvidéket. Alattunk egy városka mécsesei pislognak felénk.

»Itt születtem« — kiáltok oda kísérőmnek. Lenéz és bólint. Közben kesztyűs kezével prémgallérja kapcsán babrál. A hőmérő mutatója nulla alá szállt s úgy látszik, a gallér fölhajtása pillanatnyilag jobban érdekli, mint az én szülővárosom.

A hegyek tetejét tejfehér ködök borítják. Utunk mind közelebb vezet el ezek mellett a vakító, fehér ködtömegek mellett. Mint óriási falak, mint mesebeli őslények meredeznek fölénk tarélyos fejükkel.

Arcomon apró, finom, hideg permetet érzek. Fölvillantom a gép fényszóróját. A fénycsikban sűrű tömegekben, szédítő sebességgel millió apró hópihe rohan felénk. Nekivágódnak a kabin üvegének s a tetőajtó résein beszivódva igen finom, csillogó hóporként hullanak ránk.

De a havazás nem tart soká. Ismét látjuk a föld sötét tömegét, melyet most már hellyel-közzel fehér foltok tarkítanak.

Rádiósom megböki a vállamat. Ez olyan egyezményes jel-féle, amit a sok együttrepülés során már megszoktunk. Ilyenkor hátranyujtom a kezem és ő beletesz egy kis cédulát, amin a legújabb mérések, vagy időjárásjelentések adatai vannak följegyezve.

Meggyujtom a kabinlámpát.

»QTE 64°« [1] — olvasom a kis papírszeleten. Úgy látszik, északi szelünk van, mert letértünk a »kurzus« [2] vonaláról. Lehúzom vastag prémkesztyűmet és a távirányító tárcsáján nagyobb előretartási szöget állítok. Meztelen kezemen erősen érzem a levegő hideg érintését. Ránézek a hőmérőre: —5° C. Errefelé tehát hidegebb a világ — állapítom meg magamban.

A kabinlámpát eloltom s most már csak a műszerfal kékes világítása vet misztikus fényt a műszerek ingó-lengő mutatóira. Az éles fény után szemünk lassan szokik bele a szürke éjszakába. Pedig idefent nincs is olyan szurokfekete sötétség. A telihold bágyadt fénye szétárad a kabinban és a tetőajtó bordáinak árnyékából éles keresztet rajzol a műszerfalra. A kereszt lomhán imbolyog, ahogy gépünket egy-egy légáramlat megemeli.

50 perce vagyunk levegőben. Első átrepülendő célunk már nem lehet messze. Kísérőm is, én is előrekémlelünk, de a levegő mind párásabb és nem látunk semmit. Alattunk ismét hegyes vidék nyujtózkodik felénk. Most egy meredek lejtőjű, hosszú gerinc fölött repülünk. Ez már egészen havas. Balra alattunk megjelenik egy pislogó fénypont, azután még kettő. Már egész csomó kis fény világít felénk. Kísérőm is észrevette és felém bólint. Első célterületünkhöz tehát megérkeztünk volna.

Kissé bedöntöm a gépet és három nagy kört repülök a fénycsoport fölött. Közben távirányítómon beállítom a 288°-ot, az új »kurzus« szögértékét.

Kísérőm jelzi, hogy végzett és folytathatjuk utunkat. Kiveszem a gépet a fordulóból és lassan bejátszom a távirányító mutatóját a középjelre. Amikor ezzel elkészültem, kinézek a kabin ablakán és csodálkozva látom, hogy a föld eltűnt szemeink elől és a holdfény is elmaradt a kabinból. Helyette ólomszürke homály vesz körül bennünket. Előbbretolom a gázkarokat és emelkedem, mert a fordulózás közben lesülylyedtem 800 méterig, a környező hegyek viszont 1000 méter körül vannak. Meggyujtom fényszórómat, — sűrűn havazik...

1300 méteren ismét vízszintesbe veszem a gépet és tartom pontosan az irányt. Repülési időnk a második átrepülendő célig 12 perc. Ebből 8 már letelt.

Nehezen fogunk odatalálni! — kiáltok kísérőm fülébe. Kedélyesen rámmosolyog... Fogadok, hogy a prémsapkát úgy a fülére húzta, hogy szavaimból egy kukkot se értett!

Egyszerre éles fény önti el a kabint. Kiértünk a havazásból és a Hold ismét bevilágít hozzánk. Mellettünk szikrázó, fehér hófelhő tornyosodik a magasba. Iszonyú arányai lenyűgözik a parányi ember képzeletét.

A földből még nem látunk semmit, de nem is jut eszünkbe keresni. Mindnyájan megbűvölten tekintünk fölfelé. Gépünk mintegy 200 méter széles felhőnyiladékban repül, melynek mindkét oldalán 5—6000 méterig nyúló, a holdfényben fehéren szikrázó hókumuluszok sorakoznak. Szabálytalan taréjaik élesen rajzolódnak a fölénk boruló sötétkék mennyboltra. A levegő csodálatosan tiszta és a millió csillag hunyorogva tekint le ránk...

A varázslatnak egy vékony hófüggöny vet véget. Stopper órám jelzi a 12-ik perc leteltét. Most már mindketten a

[1] »QTE« = az a szögérték, mellyel olyan iránymérő állomás mér, amelytől távolodom.

[2] »Kurzus« = vagy kompasz-kurzus az a fokérték, amit iránytűmön állítok, hogy az elérendő cél felé repüljek.



Pihenő a Vöcsök mellett



„Friczi" csak nógatásra mozdul

Hóvirágok a Farkashegyen



Repül a hógolyó, ki tudja, hol áll meg?



Telitalálat!



„Barátnői jótanácsok"



„Friczi" és menyasszonya

földet keressük. A felhőlyukakon elő is tűnik hol itt, hol ott egy darabka erdő, vagy tisztás. Végre a 14-ik percben meglátjuk a jellegzetes fénypontokat. Kezdek fordulni, de a körív második felében belekerülünk egy hófoszlányba. Pár pillanatig nem látunk semmit, majd ismét előbujnak a fénypontok. A köröket ezúttal félig a hófelhőben kell lerepülni.

Kísérőm intésére felveszem a 255°-os új »kurzust«. A föld végkép eltűnik szemünk elől. Rádiósomat utasítom, hogy tartson állandó érintkezést az iránymérő állomással, mert a harmadik célterületet valószínűleg keresztmetszés-sel[3] kell megkeresnünk. Felerősítem a műszerfal világítását, mert holdfény nélkül csak bizonytalanul látom a műszerek foszforeszkáló mutatóit.

Ugy látszik, most kezdődik utunk nehezebb szakasza. Eddig mintegy 200 kilométeres útvonalat repülünk be, a körözéseket leszámítva és 1 óra 20 perce vagyunk levegőben. Ha nem jön semmi közbe, úgy kb. 35—40 perc mulva otthon leszünk. Épp ideje lesz — gondolom —, mert a lábfejem már kezd kissé fázni...

Meggyujtom a kabinlámpát, hogy rádiósom által előreadott bemérési adatokat el tudjam olvasni.

»QDM 215.«[4]

215 — ismétlem magamban félhangon... Az nem lehet! 225°-nál kevesebb semmi esetre sem lehet!

Hátraszólok rádiósomnak, hogy kérjen még egy mérést, mert ez nem lehet helyes.

Ismét kapok egy cédulát:

»QDM 236°.«

»Halló, megőrültetek?!« — kiáltok hátra türelmetlenül — »egy percen belül 21 fokos differenciával mértek?!«

Nézem az órát, 3 perc mulva a harmadik célterület fölött kellene lennem. A földből csak ritkán tűnik elő valami homályos darabka és mind erősebben havazik. Hátranézek a törzsbe, rádiósom készülékére hajolva, szorgalmasan dolgozik.

Átszólok kísérőmnek, hogy valahol alattunk kell lenni utolsó célterületünknek, de nem hiszem, hogy ebben az irgalmatlan havazásban rátaláljunk. Meresztjük a szemünket, de csak havas hegyoldalakat és völgyeket látunk itt-ott előtünni a felhőnyílásokon.

Ismét kapok egy papírlapot:

»QDM 210°.«

»DO« —

— Adási irány nagyon ingadozik, pontosan mérni nem lehet! — kiált előre rádiósom...

Igen, — a hegyek érctartalma eltéríti a rádióhullámokat, de a hófelhőnek is van mágneses hatása. Igy a mérések teljesen megbízhatatlanok...

15 perce repülünk 255°-os »kurzussal«. Ha nincs szelünk, akkor már átrepültünk a célterület fölött. De vajjon tényleg szélcsend van-e? Erről a vidékről nem kaphatunk magassági széljelentéseket. Hátha igen erős hátszelünk van és akkor a legutóbbi mérés helyes lehet...

Nem sokat töprengek, hanem táviránytűmön 200°-os »kurzust« állítok és a repülési idő 1 óra 35-ik percében hazafelé fordítom gépem orrát.

— Szólj, ha a mérések állandósulnak! — kiáltok hátra rádiósomnak.

Pillanatra meggyujtom fényszórómat. Nagy, kövér pelyhekben, sűrűn havazik.

Most már csak a műszereket nézem. Se a földből, se az égből jóideje nem látunk semmit sem.

A műszerek mutatói mind erősebb kilengéseket végeznek és gépünk járása mind nyugtalanabbá válik. A kényelmes sétarepülésnek egyszerre végeszakad. Két kézre fogom a kormány fogantyúit és erélyesebb mozdulatokkal kényszerítem imbolygó gépünket a pontos iránytartásra.

Hatalmas emelőáramlat nyom bele az ülésbe. A motorok fölzúgnak, a variométer[5] mutatója az 5-ös számig lendül ki. Ránézek a magasságmérőre, majdnem 1400 métert mutat. Ez a széllökés több mint 50 métert emelt rajtunk. A következő pillanatban úgy érzem, mintha az ülés kimaradt volna alólam. A magasságmérő ismét 1300 méter körül mutat...

Rádiósom alig tud a billentyűn dolgozni. A bemérések még erősebb ingadozást mutatnak...

8 perce repülünk délies irányt. De vajjon az iránytűm pontosan mutat-e? Nem téríti-e ki annak a mutatóját is a mágneses hatás? — Bizony az ilyen jelenségekről kevés tapasztalat áll rendelkezésünkre...

A széllökések még egyre fokozódnak. De valahogy ezek a széllökések nem olyan gorombák, mint amilyeneket más repüléseken, nyári viharfelhőkben éltem át. Nem ütnek és nem recseg beléjük a gép. Simán, lassan kezdődnek, de aztán úgy felerősödnek, hogy 80—100 étereket emelnek, vagy nyomnak rajtunk.

Hátrább húzom a gázkarokat és mérsékelem a gép sebességét, hogy kisebb legyen a hordfelületek igénybevétele.

Meggyujtom a kabinlámpát és alaposan végignézek minden műszert. Rendben van mindegyik, csak a hőmérő mutatója esett vissza —10 C°-ról majdnem a nullára. Eloltom a kabinlámpát és kézilámpával kivilágítok a kabinablakon keresztül a szárnyra és a merevítő rudakra. Nem csalódtam... — A lehült géptestre lassan vékony rétegekben kezd rakódni a jég...

No még csak ez hiányzott — morgom magamban...

Az idő ólom lábon jár. Aggódva nézegetem kézilámpám fényénél a belépő éleket. Szerencsére a jégképződés nem gyors. 10—15 mm-re becsülöm a jegesedést. Ez még nem veszélyes.

1 óra 55 perce vagyunk levegőben és 20 perce vettem föl a 200°-os »kurzust«. Már rég kint kellene lennünk a havazásból. Amikor elindultunk, ezen a vidéken felhőnek még nyoma sem volt. 20 perc repülési idő 60 km-t jelent. Vagy talán oly erős ellenszelünk van, hogy 25—30 km-t haladtunk volna csupán?! — Távirányűmet 180°-ra állítom.

Őszintén bevallom magamnak, hogy fogalmam sincs, merre járhatunk. Kísérőm néha rám néz, azután belemereszti szemeit a barátságtalan szürkeségbe, de egyébként csendben ül a helyén. A törzsben ülő emberek most repülnek életükben először és fogalmuk sincs, mire megy most a játék... Nyugodtan ülnek és néha szót váltanak egymással. A többi a pilóta dolga, ehhez ők nem értenek. Ők megbíznak a pilótában s a feladatukat különben is már elvégezték...

De vajjon megérdemlem-e én ezt a föltétlen bizalmat...

Egy amerikai pilóta-történet jut eszembe. A gép — valahol Kanadában — hóviharba kerül és a mágneses eltérítő hatás következtében állandóan körbe repül. Benzinje fogytán van, — azután, hogy' is van tovább? — A történet vége sehogy se jut eszembe...

Gépünk erősen süllyedni kezd. Előbbre tolom a gázkarokat, de a variometer mutatója még mindig a nulla alatt áll. A magasságmérő mutatója gyors ütemben megindul visszafelé. Az ülés kiszalad alólunk... Teljes gázt adok és meghúzom a magassági kormányt. Sebességem 130 km/h-ra csökken. Pilóta nyelven úgy hívják ezt, hogy: »Abwind!«

Megvillantom fényszórómat, még mindig erősen havazik. A földből semmit se látok. Gépünk még mindig süllyed és ha a hegyek fölött vagyunk, minden pillanatban nekivágódhatunk egy hegyoldalnak.

A variométer mutatója végre megnyugszik. Ismét emelkedünk. Magasságmérőm 900 métert mutat. Ezalatt a pár pillanat alatt mintegy 200 métert estünk. Talán túljutottunk a hegyeken — gondoltam magamban...

Gondolataimból hatalmas robbanás riasztott fel! A hirtelen zajra kísérőm ijedten néz rám: »Mi történt?« — Megfogom kesztyűs kezét és megnyugtatom, hogy nincs semmi baj, csupán a jég válik le a légcsavarokról és nekiütődve a kabin falának okozza ezt a kellemetlen zajt.

Ezután sűrü egymásutánban még párszor nagyot reccsen a kabin fala, majd ismét csak a motorok monoton dúrúzsolása hallik.

2 óra 05 perce vagyunk a levegőben és több mint ¾ órája nem látjuk a földet.

Rádiósom kezét érzem a vállamon:

»QDM 242°«

No végre, — lélegzem fel — ez már mégis valami támpont.

»Kérj 2—3 percenként méréseket!« — kiáltott hátra és tartom tovább a 180°-os »kurzust«.

»QDM 250°« — olvasom a következő cédulán.

Most már biztos, hogy túl vagyunk a hegyeken. Hátrább húzom a gázkarokat és kezdek süllyedni.

»QDM 258°«

Kinézek a kabin ablakán. Még mindig havazik, de már jóval gyöngébben és itt is, ott is előbukkan a foszlányok közt a föld sötét képe.

Távirányűmet 270°-ra állítom és át-

[3] Keresztmetszés = jelen esetben a valószínű kurzus vonala és a kapott bemérés irányának metszése.

[4] »QDM« = az a szögérték, mellyel olyan iránymérő állomás mér, amely felé közeledem.

[5] Variometer = műszer, mely jelzi, hogy a gép másodpercenként hány métert emelkedik, vagy süllyed.

kiáltok kísérőmnek: »Nemsokára leszállunk!«

De a sors tartogatott még számunkra egy kellemetlen meglepetést. Bal motorom egyszer csak rázni kezd és nagyokat durrog!

»Még csak egy kényszerleszállás hiányzik ebben a vaksötétben!« — szitkozódom a fogaim közt. A jobb motorra több gázt adok, a bal motor gázkarját hol hátrább húzom, hol megint előre tolom, de hiába. Ráz és durrog tovább.

»QDM 268°« — hallom rádiósom hangját...

600 méteren vagyunk. Figyelem a variométert és igyekszem mutatóját egy motorral is a nullán tartani. Persze, sebességünk lecsökkent és a 140 km/h idegölő vánszorgásnak tűnik.

»QAN NW 20 km/h«[6]

»QFE 1005·8 mb«[7]

Tehát ÉNy-i talajszelem van. És nézzük a magasságmérőt, egyezik-e a millibárban megadott nyomással? — Valami kis differencia van, amit utánaállítok.

Közben nem figyeltem a vezetésre és 100 métert vesztettem a magasságomból. Csak még hazajussunk a repülőtérre ezzel az egy jó motorral -- fohászkodom magamban...

Végre feltűnnek a főváros fényei. 350 méteren vagyunk. Teljes gázt adok a jobb motorra és a benzintankokat is átkapcsolom.

[6] »QAN« = talajszél iránya és ereje.

[7] »QFE« = talajon uralkodó légnyomás millibárokban.

Már látni a repülőtér szegélyvilágítását, a vörös neon-négyszöget. Milyen aprónak tűnik innen a hatalmas leszállótér...

Átrepüljük a Dunát. Meghúzom a futómű fogantyúját és most már csak arra ügyelek, nehogy véletlenül rövidre jöjjek ki, mert az egy motor már nem tudna kisegíteni. Fényszóróm fénye mind kisebb kört rajzol az alattam elsuhanó talajra.

Itt a repülőtér széle. Hátrahúzom a jobb motor gázkarját és gépünk hozzásímul a talajhoz.

Begurulunk a kivilágított hangár elé és kiszállunk a gépből. Megnézem a stoppert, 2 óra 33 percig voltunk levegőben és ebből 57 percig nem láttuk a földet.

A szerelők mutogatják egymásnak, hogy a bal motor szívótorkán hatalmas ráfagyott hókolonc lóg. Az egy órán át tartó erős havazás eltömte a szívótorok nyílását — ezért állt le motorunk...

Hirtelen erős szél kerekedik és pillanatok alatt hatalmas pelyhekben kavarog körülöttünk a hó...

»Még jó, hogy csak most kezdi...« — jegyzi meg egyik utasunk kedélyesen. Bizonyára nem tudja, hogy ha ez a hóvihar megelőz bennünket, egyetlen működő motorunkkal milyen kétséges lett volna a szerencsés leszállás...

Egy komoly, szép repülőélménnyel gazdagabban búcsúzunk egymástól és jó magyarosan megrázzuk egymás kezét.

A viszontlátásra!«

»Jó leszállást!«

RATAVADÁSZAT

Szeptember ...ike kora hajnal volt. Bombabiztos fedezékben még az igazak álmát aludtam, amikor az ügyeletes tiszt üzenete érkezett, hogy páncélos támadás indul s ennek légi biztosítására rajom háromnegyed 6 órakor felszállási parancsot kapott. Az édes pihenésnek vége! Nagy sürgés-forgás támadt. Kísérőink értesítése után Irányi főhadnagy rajparancsnok és alvótársam villámgyorsan kiadta a szükséges parancsokat és néhány perc leforgása alatt már felöltözve és bevetésre készen ott álltunk gépeink mellett. A hajnali derengésben óriási, ugrásra kész fenevadakhoz hasonlítva fenyegető mozdulatlanságban lapultak a párás orosz síkságban gépeink.

Előzetes telefonértesítésre a géppuskákat már felülvizsgálták és mialatt Irányi főhadnagy a légi biztosítás végrehajtására vonatkozó parancsokat adta, felbúgtak a motorok.

Irányi főhadnagy kísérője Raposa őrmester volt, akivel együtt nem egy légiharcban vett részt és már sokszor meggyőződhetett annak bátor elszántságáról. Molnár hadapródőrmester, régi kísérőm, szintén igen kiváló, derék pilóta volt.

Kedves epizódként meg kell említenem, hogy míg a gépeknél álltunk és az indulás percére vártunk, Irányi Pali elővette a minden repülés után járó csokoládéadagját, mondván, együk meg már indulás előtt, mert az eddigi tapasztalat szerint mindig akkor találkoztunk oroszokkal, ha indulás előtt elfogyasztottuk csokoládéadagunkat. Felszólítására és az ezzel járó kecsegtető kilátástól felbuzdulva szorgalmasan ettük a csokoládét.

A hajnali derengésből gyönyörű felhőtlen reggel lett, amikor a négyezer lóerős gép felemelkedett. Vékony ködfátyol lebegett a föld felett, ezen áttörve a tiszta kék ég fogadott bennünket. Alattunk a repülőtér mindinkább távolodott és kb. 3000 méter magasságban lehettünk, amikor a Don ezüstösen csillogó szalagját megpillantottuk. A vonalban egymástól 50 méteres távolságra, egymagasságban repültünk egymás mellett. A folyóhoz legközelebb repült Irányi főhadnagy, közvetlenül mellette Raposa őrmester, míg én a félrajommal legszélén maradtam. Repülés közben néha lepillantottam a mélybe és akkor sok-sok apró mozgó pontot láttam: a magyar páncélos alakulatok tömegeit, amint éppen támadásra gyülekeztek. Nem telt el azonban alig néhány másodperc, amikor a Don túlsó oldalán nálam mintegy 500 méterrel alacsonyabban három gép tűnt fel. Az egészen jellegzetes repülési módból azonnal tisztában voltam azzal, hogy orosz gépekről van szó. Az orosz gépek tudniillik mindig jobbra-balra cikázva repülnek.

Természetesen azonnal rádión továbbítottam észrevételeimet, de ugyanakkor láttam, hogy Irányi főhadnagy gépe máris irányt változtat és egyenesen az oroszok felé tart. Ugyanezt tette Raposa őrmester is, aki gépével a nap felől jövet szorosan mellette haladt és a három orosz gépre rácsapott. Mivel két magyar gép három orosz gép ellen bőven elegendő, még nem láttam szükségét annak, hogy beavatkozzam a harcba, hanem még nagyobb magasságba emelkedve várakozó állásban maradtam. Ez — mint utóbb kiderült — helyes is volt. Irányi főhadnagy az első orosz gépre éppen megnyitotta a tüzet, amikor a harcoló csoport és közöttem igen nagy sebességgel további nyolc gép tűnt fel és egyenesen Raposa őrmester gépére vetette magát. Most már én is elérkezettnek láttam a pillanatot a beavatkozásra. A többi ellenséges gépet magam mögött hagyva, célbavettem a Raposa gépét támadó orosz vezetőgépet és hátulról megtámadtam. Közben az a gondolat vezetett, hogy a gépet legalább zavarni tudjam, ezért nagyobb távolságról, körülbelül 1000 méterről megnyitottam rá a tüzet. Célomat ezzel azonnal el is értem, mert amint lövedékeim foszforcsíkjai az orosz mellett veszedelmes közelségben elsüvítettek, támadóereje azonnal csökkent. Valószínűleg azért, mert nem tudott tájékozódni arról, hogy milyen messziről és melyik irányban támadok s erős balfordulóval hirtelen vízszintesen elfordult.

Most már minden igyekezetemmel arra kellett törekednem, hogy a hátam mögött közeledő többi ellenséges gép támadásaitól szabaduljak. A helyzet kritikussá vált! Molnár hadapród harcba keveredett a hátunkba támadt gépekkel és egyszerre csak eltűnt a szemem elől. Mint utólag kiderült, egy 20 mm-es robbanótölténytalálatot kapott, amely elölről a motoron keresztülhatolva az ülésben robbant és balkezének két ujját leszakította. Ezenkívül a combján is súlyos sérülést szenvedett. Harcképtelenné válva mégis sikerült neki álló motorral az arcvonal mögé kerülnie és alig 500 méterre saját arcvonalunk mögött »hasraszállania«. Közben én az egyik orosztól igyekeztem szabadulni. Erősen szorított. Egy »felhúzott« fordulóval felhúztam a gépet a nap felé, ott pedig vízszintesre és egyenesre fordítottam. A mögöttem maradt orosz gép úgylátszik nem bírta ezt a fordulót utánozni és ezt erős tüzeléssel igyekezett pótolni. Végül mégiscsak fordulásra kényszerítettem, ezáltal kb. 50—60 méterre alattam maradt. Most azután minden figyelmemet és energiámat összpontosítva felülről rácsaptam és mindkét géppuskámmal a motor elé célozva, erősen tűz alá vettem. Az eredmény nem is váratott magára; nagy örömemre néhány lövés után egyik lövedékem behatolhatott a benzintankjába. Az egész gép pillanatok alatt lángbaborult és égő fáklyaként zuhanni kezdett. Ugyanakkor a szárnyak alól négy bomba oldódott ki, amelyek azonban szerencsére — mint megfigyeltem — orosz területre

NEM LÁTTAM SEMMIT



Ez volt az embrió-erdő

Nehéz dolog a felderítő élete: hiába nyujtja a legjobbat is, munkája nyomán nem zuhannak le ellenséges gépek, nem dőlnek romba városok és fontos építmények. Felderítésének eredményét jelenti, utána pedig szép szerényen meghúzódik, esetleg kitéve annak, hogy jelentését kétkedve fogadják el.

Talán akkor kap elismerést, ha valami fontosat és nagyszabású dolgot derített fel: pl. hosszú visszavonuló ellenséges gyalog és gépesített oszlopokat, vagy körülzárt hadosztályokat jelent.

Pedig ha tudnák, mennyivel könnyebb egy megzavart visszavonuló ellenséges hordát felfedezni, amikor egymás hegyén-hátán menekülnek, mint védelemben jól rejtőző ellenségről megtudni valamit. Mennyivel könnyebb a körülzárt katlanból kitörni készülő felbomlott egységek szándékát felfedezni, mint azt jelenteni: »nem láttam semmit«. Mi mindent meg kell néznie a megfigyelőnek, amíg ezt jelentheti. Ha jelentésében megbíznak, talán éppen olyan értékes ez is a vezetés szempontjából, mint az ellenkezője.

Már két napja mintha elégedetlenek lennének jelentéseinkkel a földiek. Saját csapataink állandóan jelentik, hogy Kolybelka községnél az »Embrió« erdőben erős ellenséges egységek gyülekeznek. De hiába mentek le egész alacsonyra a gépek, hiába meresztették szemüket a megfigyelők, ott bizony semmi különöset nem észleltek.

Hiába. Megint csak jött a parancs: »Saját csapataink erős ellenséges erők gyülekezését észlelik K.-nál. A KF. szd. állapítsa meg az erdőben gyülekező ellenséges csapatok erejét és összetételét.«

Ez bizony nem olyan egyszerű dolog. A német »sógorok« elszörnyedtek, mikor hallották, hogy minket kétezer fölé csak saját tüzérségünk tüze zavar a tüzérbelövéseken. Egyébként 1500 alatt szeretünk inkább járni. V. főhadnagyékat, mikor német géppel mentek bevetésre, már egy hete ezzel köszöntötték a németek minden találkozásnál: »Aber nicht so tief, Herr Oberleutnant!«

De még ennél alacsonyabbról is nagyon nehéz a védelemben igen jól rejtőző oroszokat felfedezni. Hát még milyen nehéz a sűrű Don-parti erdőkben! Még szerencse, hogy beköszöntött az ősz és a ritkuló lombok közt mégis van egy kis betekintése az embernek.

Kora reggeli órákban indulnak a gépek felderítésre a különböző szakaszokra. Rövidesen elválnak és mindenki a maga sávja felé döcög. A fenti feladatot Szvoboda várostól Pavlovszk városig felderítő gépnek kell megoldania. Nagyszerű felderítési idő, kb. 1500 m-es felhőmagassággal.

Szvobodánál lépik át a Dont, mindjárt egy kis üdvözlet fogadja a 46-ost: egypár pamacs robban a gép alatt, szerencsére nem tudják az állandóan görbe vonalon repülő gépet bemérni. Lent egyébként érdekes nincsen, csupán a pályaudvaron áll egy-két kisebb szerelvény mozdony nélkül. Tovább mennek a Don-könyökhöz. Míg odarepül a gép, nyugodt a levegő, lent sincs semmi, a könyöknél aztán megint jön egy kis »üdvözlet«. Itt sincs semmi különösebb.

De már jön is az »Embrió«-erdő. Mind alacsonyabbra és alacsonyabbra köröz le felette a gép. 1000, 800, 600, 400, 200 — mutatja a magasságmérő. 600-nál lőni kezd az orosz, de csak gyalogsági fegyverekkel. Az erdő kihalt, ha lenne itt valami fontosabb, legalább szaklégvédelmet tettek volna ide. Nyomoknak is árulóknak kellene lenniök, de bizony ilyesmit sem lehet látni. A hely közelében kihalt minden út. »Itt bizony semmi sincs!«, állapítja meg G. szds. »Legalább is nem gyülekeznek az oroszok!«



Téli szállásunk

Hosszas keresgélés után megy csak tovább a gép, természetesen feljebb húz, mert alacsonyról nem tekinthető át jól a terep. A Pavlovszk felé vezető úton és a bekötő utakon gyenge, igen gyenge forgalom, egyébként kihalt a táj. Itt-ott látható fakitermelés mutatja, hogy a muszkák is készülnek a téli szállásra.

Lassacskán Pavlovszkhoz ér a gép, de az üzemidő is lassan lejárt. A gép kilövi lőszerét a Don-menti állásokba, majd egész alacsonyan a Don felett repül.

»Menjünk vissza K.-ra, de egész alacsonyan!«, szól G. szds. Repül a víz a gép alatt, néhány perc és már ismét az erdő fölött vannak. Megint csak gyalogsági fegyverek tüzelnek a gépre, de az sem valami sok. A fák koronáját súrolva repül a gép, jól kivehetők a felriasztott oroszok, amint riadt tekintettel néznek a gépre. Az erdőben csak egész kevés orosz van, nincs megtömve csapatokkal.

Egy forduló és már a saját első vonal felett integet a gép a honvédeknek, majd irányt vesz a ledobóhely felé. A megfigyelő bebújik a gépbe és a jelentés megírásához fog. Mire készen van, a gép elérte a ledobóhelyet, a jel kifektetésére már nincs is szükség, annyira ismeri már mindenki az összes parancsnokságok helyét.

Leszállás után még távbeszélőn is leadja jelentését a megfigyelő. Most már harmadszor jelenti KF század a hihetetlent: »Az Embrió«-erdőben nem láttam semmit!«

Az események később a századot igazolták.

Nagy Dezső hadnagy

---

estek. A gép pedig lángolva a mélybe zuhant.

Ekkor történt, hogy az egész harctérepen megjelentek a légvédelmi robbanófelhők, pilótanyelven »pamacsok« és ebből tudtam, hogy az orosz légvédelem működésbe lépett. Azonban az orosz gépek is veszélyeztetve voltak, tekintettel arra, hogy egy helyen forogtunk. Ennek aztán az volt a következménye, hogy az orosz gépek hirtelen abbahagyták a támadást és elhagyták a harcterületet.

Most már én is hazafelé igyekeztem, miközben egy másik géppel találkoztam, amellyel együtt szerencsésen elértem a kiindulási pontot. Éppen leszállni akartam, amikor Irányi főhadnagy gépe erősen billegtetve megérkezett a repülőterünk fölé. Rögtön tudtuk, hogy ez légigyőzelem jele. Akkor sikerült az orosz gépet »leszedni«, amikor én Raposa segítségére siettem.

Elképzelhető, hogy leszállás után milyen nagy volt az örömünk. Átöleltük egymást és megállapítottuk, hogy (noha szegény Molnár bajtársunk megsebesült és — ahogy rögtön értesültünk — kórházi ápolás alatt áll) feladatunkat erőinkhez mérten teljesítettük, két orosz gép lelövését jelenthettük. Az oroszok által tervezett támadást pedig teljesen megakadályoztuk.

Gróf Orssich Nándor

A repülőtér behavazott bejárata





Magasba lendül a pirosnégyzetes jelzőzászló. Nemsokára levegőbe emelkedik a vitorlázó-gép

FERIHEGY TÉLEN

László István képesriportja

Hej, mostan puszta ám igazán a puszta . . .

Petőfi örökszép költeményének kezdő sorai jutnak eszünkbe, amikor végigjáratjuk szemünket a méteres vastagságú hópaplannal betakaródzott vecsési határon. Amerre szem ellát ,szikrázóan fehér hótakaró borít mindent. A tereptárgyak szögletes vonalai eltűntek, a repülőter céltudatosan egyszerű építményei lágyvonalú kontúrokkal ágaskodnak ki a hóból.

Negyedszáz kilométernyire a főváros zajától végtelen a csend a ferihegyi pusztaságon. Szinte kihalt ez a nagy térség, amelyen hóolvadástól hóhullásig oly zajosan vidám repülőélet folyik. Repülőnemzedékek cseperedtek itt fel és most hiányzik a megszokott motorbúgás, a növendékek hangos jókedve, a sürgés-forgás, a vidámság.

Úgy látszik azonban, hogy tévedtünk. A csendet a repülőgépszinek felől motorzaj veri fel. Egy nagy Horch csörlőkocsi áll mélyen beleágyazva a környező hótömegekbe. A csörlődob lassan forogni kezd, a hótakaró alatt halk zizegéssel megmozdul a hosszú drótkötél. Messze, a tél végtelen fehérségében emberpontok mozdulnak meg és az egyre gyorsabban feltekerődző acélsodrony karcsútestű Tücsök-mintájú vitorlázógépet von fel egyre magasabbra. Lekapcsolás után a zajtalan sikló gép 360 fokos fordulót ír le, majd nem messzire a felszállás helyétől a csúszótalp érintése nyomán újra porzik a hó és az egyik szárny újból földet ér.

A Beszkárt sportrepülőszakosztályának vitorlázó-repülőit a tél hidege és a komoly zavarokat előidéző hóesés sem tudja elriasztani a repülőtértől. A tél a Hármashatárhegyen megbénította a lejtőmenti vitorlázást, a beszkár-gárda azonban feltalálta magát és *Kovách* Aladár vitorlázó vezető-oktató vezetésével síkföldön dolgozik. A foglalkozás során a szépszámú repülőcsoport minden tagja legalább egy felszálláshoz jut.

A szakosztály vitorlázógépe jelenti az életet a vecsési határban, meg azok a lelkes fiatalemberek, akik otthagyják a fűtött szoba enyhét, hogy dacolva hóval faggyal röpke másodpercekig tartó repüléshez jussanak. Ezek a kristálytiszta téli levegőben eltöltött másodpercek azonban úgylátszik mindenért kárpótolják őket.

Kováts Sándor főoktató elbeszélget az egyik vitorlázórepülővel





Mély hóban viszik a Tücsköt a felszállási helyhez

Csatáry főszerelő hóemberrel foglalatoskodik



A kötél visszahúzása nem gyerekjáték



Ég és hó között



Madártávlatból

Vitéz Horthy István Kormányzóhelyettes Urunk sok nagyszerű teljesítményben részes kis Arado 79. sportgépét a gyár vezetősége átadta a MÁVAG Sportrepülőknek használatra. A Bombaytól Tripoliszig fél világot megjárt gép most ismét új feladatot kap a magyar repülés újjáfejlesztésében, a jövő magyar repülőnemzedék kiképzésében. A nagyszerű hagyomány nagyszerű teljesítményre kötelez!

*

Lapjaink munkaterve az 1943. évre igen nagy: a rendelkezésre álló szűkre szabott keretek között is bőséges anyagot kell közölnünk a magyar repülőtársadalommal, be kell számolnunk minden fontosabb megmozdulásáról s a repülésügy minden terén hűségesen kell szolgálnunk a propaganda ügyét. Az adott kereteken messze túlmenően megindítjuk lapjaink könyvtárát (az Ifjú Repülő e téren már utat tört), hogy repülőirodalmunk meglehetősen hiányos állományát felfrissítsük s idővel a korszerű repülésügy tudásának tárává tehessük. Repülőtárgyú szépirodalmi termékek, regények, harcinaplók kiadásával, levelezőlapsorozat megindításával is szolgáljuk ügyünket, mely nem a mi személyes, kicsinyes érvényesülésünket tűzte ki célul, hanem a magyar repülés nemzeti (nyugodtan mondhatjuk: lét-) fontosságú ügyének fejlesztését.

*

Az Elektromos T. E. sportrepülő szakosztálya Cimborát rendelt az Aero Evernél. Az alig három éve működő egyesület gépállománya szépen gyarapodik s a Zlin-gép mellé újabb motoros gépet is szándékozik beszerezni a vezetőség. A székesfőváros láthatólag törődik a repülésüggyel.

*

A székesfővárosi repülés legnagyobb egyesülete a B. S. E. közgyűlése január 22-én volt a központi Városházán. Báró Babarczy István elnökölt és a díszes, nagyszámú résztvevők sorában ott láttuk gróf Zichy Nándort, Festetich grófot, Buzay Árpádot, Tóth Gézát és még sok más kiemelkedő sportrepülő személyiséget. A Magyar Aero Szövetséget Kertész László és Rakitay Dezső képviselték. Az egyesület 1943. évi működésére vonatkozó javaslatokat Nosztray Konrád olvasta fel, mint ez egyesület titkára. E javaslatokat a közgyűlés egyhangú elfogadással tette magáévá. A B. S. E. tehát ismét szorgalmas munkaév elé tekint s újból alaposan ki akarja venni részét a repülés-előképzés és sportrepülőképzés nagyszerű munkájából.

*

Az Ifjú Repülő Modelező Iskolájának sorozata nagy gyorsasággal gyarapodik újabb kötetekkel. Az első füzet, a Gumimotor iránt igen nagy érdeklődés nyilvánult meg és most ezt nyomon követi a magyar modelezés egyik legrégibb apostolának és úttörőjének tollából az »Ifjúságunk modelezése: honvédelem« című iránytmutató, alapvető füzet, valamint egy másik nem kevésbbé hiányolt füzet a modeltervrajzok készítéséről és olvasásáról. A sorozat egy hónapon belül megjelenő néhány további füzetei közül meg kell még említenünk a zárttéri modelek készítéséről, valamint a csapkodószárnyú modelek tervezésének alapelveiről írott füzetkéket. Egy-egy ilyen füzet ára igen alacsony, az egyíves füzet 50 fillér, a kétíves 90 fillér, a háromíves 1.40 pengő. Később a rokontartalmú füzetek egy kötetben, hasonló olcsó árakon is kaphatók lesznek. Igy a magyar modelező irodalmat sikerül a hiányok pótlásával kiegészíteni és korszerűvé tenni.



Hogyan született a 45 és félórás vitorlázó időtartamcsúcs

Külföldről szerzett értesüléseink alapján most ismertetjük olvasóinkkal annak a vitorlázó időtartamrepülésnek a történetét, amellyel *Vergens Erich* közel 7 órával megjavította a világ legjobb időtartamteljesítményét. A spitzbergi vitorlázó-repülőiskola kiváló repülője 45 óra 28 perc 8 másodperces szinte hihetetlen teljesítményével erősen túlszárnyalta *Schmidt Kurt 36 és félórás*, valamint a francia *Nessler* 38 és félórás szintén csodálatosan szép repülőteljesítményét.

Vergens már 1928-ban elkötelezte magát a vitorlázórepülésnek. Repülőteljesítményei egyre kiválóbbak lettek, 1939-ben hét óra alatt 523 kilométeres távolságot repült be. Harmadízben és ezzel véglegesen megnyerte a Kroll-vándordíjat, tulajdonosa az aranyteljesítmény-jelzőnek.

A csúcsteljesítményért keservesen megdolgozott. Tizenegyszer vágott neki a 38 órás csúcsteljesítmény megdöntésének. E kísérletei során összesen 200 órát, köztük 8 éjszakát töltött a levegőben, míg kitartását végül is siker koronázta.

Weihe mintájú vitorlázógéppel motoros vontatásban indult a francia repülő teljesítményének túlszárnyalására. Körülbelül 800 méteren lekapcsolt és az úgynevezett Hundsheimer-csúcs előtt fordulózgatott. A novemberi időjárás nem sok jóval biztatott. Az egyre jobban gyengülő szél azonban nem állt le végleg és *Vergens* nagy üggyel-bajjal tartani tudta az 500 méteres magasságot. Az éjszaka sötétnek, kellemetlennek indult, a szél annyira alábbhagyott, hogy már 100 méterre került le. Hajnal felé javultak a viszonyok és a rákövetkező napon nyugodt fordulózásokkal telt el az idő.

A földön maradt repülőbajtársak éber figyelemmel kísérték Vergens repülését. A földön maradottak különböző jelekkel értesítették, hogy felállította a világcsúcsot.

Vergens, aki 43 éves, igen jól állta a hosszú ideig tartó repülést. Kiszállva a gépből, elmondotta, hogy a 14 órás novemberi éjszakák viselték meg leginkább az idegzetét. A rossz látási viszonyok is erősen zavarták, de kitartott végig és az akaraterőnek olyan tanubizonyságát adta, amely egyedülálló a vitorlázórepülés történetében. (Lá.)

MEGHIVÓ

A Budapest Sportegylet repülőszakosztálya az Elektromos Testedző Egyesület repülőszakosztályával karöltve, a motoros és vitorlázó repüléssel kapcsolatos összes ismereteket felölelő elméleti tanfolyamot rendez. Budapest, V., Honvéd-utca 22. szám alatt, az Elektromos Müvek előadótermében.

Az ingyenes tanfolyam 6 hétig tart, február 15-i kezdettel minden hétfőn és pénteken d. u. 5—8-ig, a repülés közismert szakembereinek előadásában. Az ünnepélyes megnyitót dr. Ember Sándor, a HMNRA elnöke, országgyűlési képviselő tartja február 15-én d. u. 5 órakor, vendégek részvételével.

A vadászrepülőgépek fejlődése

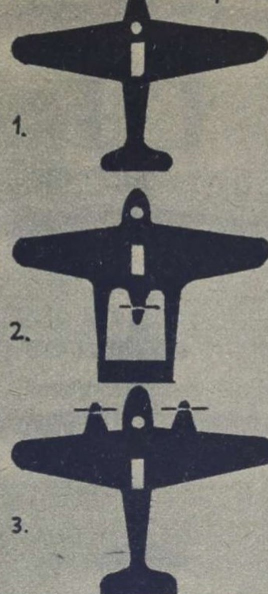
A mostani világháború nagy gyakorlati tapasztalatainak egyik legérdekesebb kérdése kétségtelenül a vadászrepüléssel kapcsolatos vita pozitív eldöntése volt. A szakirodalom a háború előtt annyira nagyjelentőségűnek tartotta a bombázógéptípusok fejlődését, különösen védelmi tűzfegyverzetet illetően, hogy azoknak zárt kötelékben repülő tűzrendszerével szemben, a rendszerint kisürméretű géppuskával támadó vadászegyüléses típus közelharcát 100 méteren belül reménytelennek ítélte. *Ez az együléses vadászrepülés alkonyát jelentette volna.*

Mégis a háború gyakorlata rácáfolt erre az elméletre és a nagyszerű lelövési eredmények mutatják, hogy jól kiképzett, merész és »rámenős« együléses vadászok megfelelően kialakított gépanyaggal ma éppoly eredményeket tudnak felmutatni, mint annakidején az előző világháború alatt. A támadó géptípus fegyverzetét, páncélozását, motorerejét és különösen sebességét állandóan növelték. Ez utóbbi bizonyos mértékig természetesen a fordulékonyság rovására történik, ami a légiharc fordulómozzanataiban érzékeny hátrány. A fejlődés tehát a huszonötéves sematikus pályán mozog: *erősebb motorerő és erősebb fegyverzet beépítése.* Mindkét hadviselő félnél egy-egy bevált típus (Messerschmitt 109-es és Spitfire) további kifinomítását látjuk éveken át. A gépszerkesztőket azonban ez a kényszerű sematikus fejlődési folyamat nem elégíti ki és ma is még új utakat keresnek. Érdeklődésre tarthat számot a semleges (svéd, svájci) szakirodalom állásfoglalása, amely szintén leszögezi, hogy a számtalan új vadásztípust, főként az *állandóan emelkedő repülési teljesítmények, egyre nehezebb fegyverzet és páncélozás jellemzi.* Évek óta kialakult a szabadonhordó mélyfedelű standardtipus soros, vagy kettős csillagmotorral, amelytől alig láthattunk eltérést. A svájci szaksajtó maga sem mer állástfoglalni vagy jósolni abban, hogy van-e eredménykilátása egy olyan különleges vadászgépkonstrukciónak, amely a mostani építési formától eltér. Elképzelhető-e, hogy a mostani standardtípus milyen irányban fejleszthető tovább? Ezekben a kérdésekben határozott választ senki sem mer adni, mert kétségtelen, hogy folyó háborúban csomó műszaki, harcászati és gazdasági tényező lehetetlenné teszi azt. A svájci Th. Erismann igen tárgyilagosan és világosan rámutat a fennálló problémákra és lehetőségekre, amelyek a különböző építésrendszerek mellett adódnak. Ezeket akarjuk részletesen ismertetni.

Nagy sebesség és nagy emelkedőképesség, jó fordulékonysággal és nehéz felfegyverzéssel képezik azokat a tulajdonságokat, amelyeket a vadásztól elsősorban megkövetelünk. Ezzel szemben hatástávolság, leszállósebesség stb. rendszerint háttérbeszorul. (Bizonyos körülmények között azonban ezek a tényezők is szerepet játszhatnak, pl. ha általában rossz repülőterekkel kell számolni.) *A nagy repülősebesség* mindenekelőtt aerodinamikailag nagyértékű formakiképzést követel meg és nagy felületi terhelést. A repülőgép külső formáját lényegesen megváltoztatni aligha lehet. Mindenesetre elképzelhető, hogy csökkentett homlokfelülettel a motoroknál, újszerű nyílformával a szárnyfelületeknél és a turbulens áramlatok leszívásával, lényeges teljesítménynövelés lehetséges. Az utóbbi még kezdetleges elméleti és kísérleti stádiumban van. Lényegesen jobbak a kilátások a sebességnövelés bevált ama módszerénél, amely a szárnyfelületeket igyekszik csökkenteni. Az eddigi követelmények ilyen irányban már eléggé nagyok ugyan, azonban a továbbfejlesztés fékszárny és más leszállási segítségek, féklégcsavar, réselt szárny stb. tekintetében reális lehetőségekkel kecsegtet úgy, hogy négyzetméterenkénti 200 kg-os felületi terheléssel a jövő években számolni lehet.

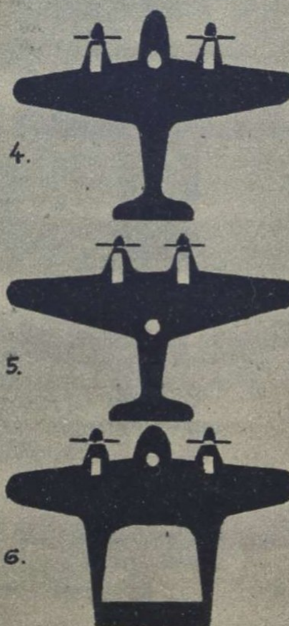
Mind a *sebességet,* mind az *emelkedőképességet* emelni lehet tovább a repülési súly csökkentésével (ami a sztatikailag jól átdolgozott korszerű repülőgépeknél rendkívül nehéz), valamint a motorteljesítmény növelésével. A teljes repülőgép legbonyolultabb részeit képviselő hajtómű kell a legnagyobb konstrukciós munka, de a szerkesztők egyértelmű véleménye szerint legtöbb reményt nyujt a teljesítmények növelésére. A lég- és vízhűtéses motor éles harca ma sincs eldöntve. Míg a léghűtéses kettőscsillagmotor a kisebb teljesítményterhelés előnyét biztosítja, jelenleg a magasabb abszolút teljesítményt, emellett ellenséges behatásnál a könnyebb javíthatóságot (egyes hengerek cserélhetősége), azután egyszerűséget és rövid építésmódja mellett a kereszt- és magastengelynél kevesebb tehetetlenséget, addig a vízhűtéses V-motor kisebb homlokellenállással és annak lehetőségével rendelkezik, hogy a hűtés és a kipufogógázok előrehajtás céljából kihasználhatók. Az egymotoros gépeknél a jobb kilátás révén — különösen a hengerek lógó elrendezése mellett — a vízhűtéses motor kétségtelenül fölényben van. Tehát fordulékony, jó emelkedőképességű repülőgépekhez a csillagmotor, tisztán üldözési gépekhez a soros motor lesz előnyös. Erismann szerint még a Focke-Wulf F. W—190, vagy a léghűtéses motorokkal ellátott amerikai vadászgépek rendkívüli sebességteljesítményeikkel sem kivételek, mert hajtóműveik fölénye sem tarthat hosszú ideig. Ami a fordulékonyságot illeti, úgy új beépítési módok (mint pl. az ismert Bell-féle »Airacobra«) bizonyos viszonyok között fölényt biztosíthatnak a vízhűtéses motornak.

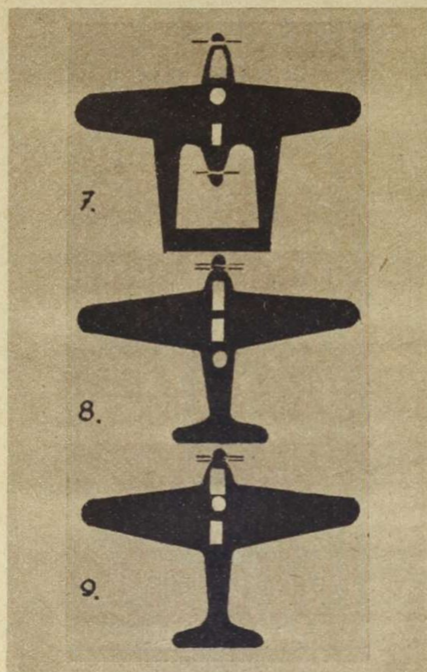
A motor elhelyezésével a súlypontban már 1936-ban Koolhoven kísérletezett F. K.—55 vadásztípusánál, ami körülbelül megfelel az »Airacobra« megoldásnak, az ellentétesen futó légcsavar és középesen elhelyezett szárnyfelülettől eltekintve. Sajnos, a típus továbbfejlesztése abbamaradt — valószínűleg, mert a motorerő átvitelt nem tudták eléggé üzembiztossá és rezgésmentessé kiképezni. A motornak a súlypontban



való elhelyezésénél nehéz az ottani törzs- és szárnyrészt akként kialakítani, hogy motorjavítás és kicserélés könnyen eszközölhető legyen.

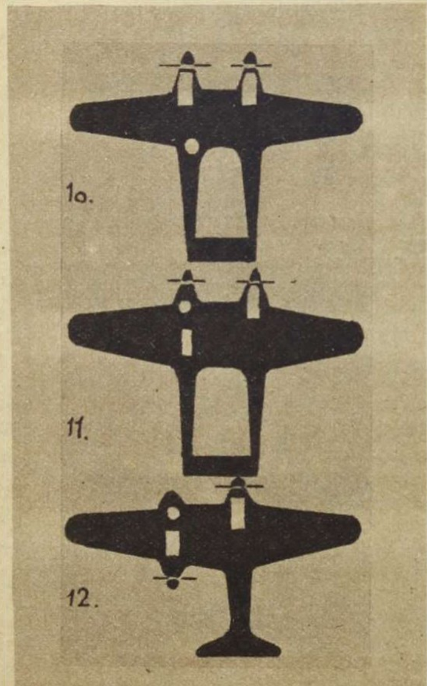
Erismann tanulmányában vizsgálja azokat a lehetőségeket, ha a motort hátra helyezzük. (Lásd 1—3. sz. ábrát.) Az 1. számú formát Koolhoven és Bell alkalmazza. A 2. sz. forma könnyű gépeknél ismeretes. Állítólag Focke—Wulf vadászként kísérletezik vele. Előnye, hogy nincs szükség hosszú erőátviteli tengely megoldásra és a háromkerekű futószerkezet jól beépíthető. A nyomó légcsavar valamivel jobb hatásfokot biztosít. A látási és kilövési viszonyok a szabad orr-rész folytán egyenesen





ideálisak. Nagyon nehéz azonban ennél a típusnál a súlypontot lehetőleg messze előre helyezni, mert a motoron kívül a légcsavar is hátul fekszik. A kettős törzs azonban nagyobb légellenállást eredményez, a nyomólégcsavar pedig magasabb futószerkezetet igényel, mint a húzólégcsavar. Erismann valószínűnek tartja, hogy ez a típus a jelenlegi típusokat nem fogja kiszorítani, legfeljebb különleges tulajdonságainál fogva ki fogja egészíteni őket. Ennél a formánál felmerül a kettős törzs elhagyásának óhaja, miáltal a »csukószárny« repülőgép eszményi megoldása megvolna. Megfelelő leszállási segítőberendezések hiányában, ez azonban egyelőre megoldatlan tervezés.

A 3. sz. megoldás aerodinamikailag, kilátás és kilövés szempontjából ideális megoldás. Nehézkes azonban a motorok üzembiztos erőátviteli megoldása. Ma még kérdéses, hogy sikerül ilyen típust megépíteni.



A teljesítménynövelés legmagasabb fokát motorerőnövelés szempontjából a kétmotoros típusra való átmenet képviseli. A motorok számával nő a megoldási lehetőségek száma is. Erre néhány példa: a 4. sz. forma az a normális kétmotoros típus, amely ma majdnem minden közepes forgalmi- és harci repülőgépnél észlelhető. A nagy légellenállási viszonyok miatt azonban vadászegyülésesként alig felelhet meg. A kétmotoros építésmód előnye ugyanis a javított felfegyverzés, kilátás, előnyös üzemanyag és felszerelés elhelyezés mellett éppen a repülőtulajdonságok emelését van hivatva biztosítani, hogy lényeges hátrányait (gyenge fordulékonyság, magas beszerzési ár, stb.) kiegyenlítse. Esetleg tekintetbe jöhet azonban ez a típus rombolóként vagy hosszútávú kísérővadászként való alkalmazása. Megemlíthetjük, hogy újabbi időben csak egyetlen ilyen vadásztípus került ki, a Westland »Whirlwind« aránylag gyenge motorokkal (860 Le-s Rolls Royce »Peregrine«).

Az 5. sz. közeli rokontípusnak is eddig csak egy képviselője van, a Grumman (USA) »Skyrocket«, két 1200 Le-s »Cylone« motorral. Az előnyös formakiképzést ennél erősen rontja a rossz kilátás, s így nincs sok jövője. Ebben a tekintetben a 6. sz. építésmód lényegesen jobb. Hosszú orrkiképzése a háromkerekes futószerkezet beépítését lehetővé teszi. Aerodinamikai tulajdonságai azonban aligha jobbak, mint az 1. sz. megoldásnál. A Lockheed P—38 típus rendkívüli sebessége két 1200 Le-s motorral nem annyira aerodinamikai előnyére, mint inkább rendkívül magas felületi terhelésre vezethető vissza (200 kg/m²).

Lényeges sebességnövelést ígér a 7. sz. forma, melynél a két egymás mögött fekvő motor elhelyezése a homlokellenállást lényegesen csökkenti. Eddig csak Fokker alkalmazta ezt a formát a D—23. típusnál, mely két 540—Le-s »Sagitta« motorral volt ellátva. A léghűtéses motorok alkalmazása ennél a típusnál kevésbé szerencsés. A nehézségek igazán csak akkor állnak elő ennél a típusnál, ha erősebb motorok kerülnek beépítésre, mert kevés a hely üzemanyagra stb. A szárnyfelület a futószerkezet és fegyverzet befogadására szükséges, a törzs pedig túlzsúfolt. Az üzemanyagnak a szárnyakba való elhelyezése, a folyton emelkedő felületi terhelés, a vékonyodó profilok és a motorok folyton növekvő üzemanyagfogyasztása miatt lehetetlenné válik. A kilátás ebből a típusból tűrhető, de rosszabb, mint az előbbinél. A pilóta a szárnyél magasságában ül.

A 8. és 9. sz. formák kiegyenlítik a hátrányokat, a kilátás azonban belőlük rendkívül rossz. Legfeljebb, mint verseny- és üldözési vadászgépek jöhetnek tekintetbe.

Sok esetben nem lehet lemondani a terjedelmes törzsformákról, amidőn a 10., 11. és 12. számú típus-formákhoz jutunk. Ennél meg kell említeni, hogy a 10. sz. megoldás alig ad sebességtöbbletet. Ha a kilátást javítani akarjuk és az aerodinamikai finomításra is súlyt helyezünk, úgy kényszerűleg át kell térnünk az aszimetrikus formához, melynél egy motort hátrahelyezünk. Első pillantásra a 12. sz. forma ideálisnak tűnik, mert teljesen szabad a géporr és kisebb a homlokellenállás, közelebbi vizsgálatnál azonban rájövünk arra, hogy a futószerkezet elhelyezése itt igen nehéz.

Általánosan megjegyezhetjük, hogy a kétmotoros építésmód minden előny ellenére egészen sohasem fogja kiszorítani az egymotoros típusokat, mert nagy beszerzési áruk és üzemanyagfogyasztásuk lényeges szerepet játszik akármely hadviselő félnél.

Erismann azonban valószínűnek tartja, hogy talán a gyorsrepülőgép építésben korszakalkotó változások alkalmazásával hamaros fejlődés remélhető, ami hasznára válhatik a vadászgépeknek.

Néhány hónappal ezelőtt érkeztek ugyanis Olaszországból az első hírek egy légcsavarnélküli repülőgép kipróbálásáról.

Néhány szó erről a meghajtási módszerről: egy kompresszor segítségével levegőt szivattyúznak a tüzelőtérbe, ahol az felhevül és egy fúvókán át hátra kilökésre kerül. A légcsavarral együtt ennek a hajtóerőnek is emelkedő sebességnél emelkedik a hatásfoka. A mai 500—650 km-es óránkénti sebességek mellett a légcsavar hatásfoka 80 százalékon túl alig emelhető. Még nagyobb sebességeknél azonban csökken, mert a légcsavarok hegyei közelednek a hangsebességhez és ellenállásuk ezáltal tetemesen nő. Többágú légcsavarokkal, erős emelkedő lapszögekkel és relatív alacsony forgószámmal ez a határ némileg kitolható. A *»hőlég előrehajtás«* ezzel szemben jó határfokot ígér a hangsebességen túl is. Sajnos, érthető okokból, ma alig jut valami nyilvánosságra az erre vonatkozó kutatásokról. Mindenesetre úgylátszik már annyira jutottak, hogy 800—1000 km/órás sebességű repülőgépekkel számolni lehet. Kérdéses csak a megfelelő üzemanyag, a magas elégési hőmérséklet és a szárnyaknál előálló rezgésjelenségek megoldása, ami ilyen nagy sebességek mellett esetleg a faroknélküli gépekre fog vezetni.

Erismann nem tartja kizártnak, hogy máról-holnapra hirtelen olyan felfedezésekre jutnak a szakértők, amelyek a vadászgépeknek új formát és lényeges, váratlan nagy teljesítményeket biztosítanak majd. Csak gondolnunk kell a sztratoszféra-repülésre. Egy biztos, a vadászrepülőgép fejlődése, még a mai standardizálás mellett is, nincsen még lezárva. A formákat, újításokat a tapasztalat fogja megadni.

Ismerve a német és olasz vadászgépszerkesztés magas fokát és eddigi szép eredményeit (Messerschmitt, Focke-Wulf, Caproni és Macchi) mi is csak azt mondhatjuk, hogy korszakalkotó változásokkal, a vadászrepülés fejlődésével állandóan számolni kell és lehet és ebben is a tengelyhatalmak fognak vezetni, mert szerkesztőik eddig is olyant produkáltak, ami az egész világ bámulatát kivívta és vitathatatlan harcsikereinek titka.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezds.

AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL.....

(3)

A bárban tényleg újabb összezörrenések játszódtak le. Stella barátságos viselkedése Mertensszel szemben végleg megvadította Mahlert. Évek óta udvarolt a színésznőnek, számtalan ízben feleségül is kérte és most szerelme alanyát más szerencsés fickó kezében látta. Szenvedélyét a buzgón felhajtott whisky még csak fokozta és egyszerre a fiatalemberre támadt, ostobán alattomos cselszövőnek nevezve őt. Mertens a maga részéről konyakot ivott és ettől, vagy inkább a színésznőnél elért sikerétől megrészegedve, hevesen válaszolt és kilátásba helyezte, hogy azonnal elkezdi a tisztogatási akciót:

— Azonnal kihajítom az ablakon, hülye!

Mahler úr jobbnak látta eloldalogni.

— Ne hencegjen annyira, még keserűen meg fogja bánni! — fordult visza a küszöbről. Ezután lement a lépcsőn a hálófülkék felé.

Selbius gúnyosan elvigyorodott, Fledauer asszony pedig nem kis műfelháborodással állapította meg, hogy hallatlan az ilyen botrány és jobb, ha aludni megy.

Többen követték példáját. Kiotó, a japán, a lépcsőnél Merssonba ütközött. A szenátor is nyugovóra készült titkárjaival. Lupitának ugyancsak volt dolga, hogy kielégítse a feléje áradó kívánságok özönét.

Selbius szétnézett a bárban.

— Mindenki lement! Nem maradt itt más, csak a két szerelmes! Nincs hát kártya ma este! Menj a bölcsődbe, Edgár! Olá, Joselito, küldj a kabinomba egy teát!

— Parancsára!

Az ujságíró is eltűnt. Stella és Mertens szintén felállt és a lépcső felé távozott.

— Egy forró teát! — rendelkezett Lupita.

— Íme, királynőm! — felelt örök mosolyával a spanyol. A leány megvetően rázott egyet a vállán.

A pincér udvarlása még terhesebb volt neki, mint az utasoké. Tálcára helyezte a csészét, a tejeskancsót, a teáskannát, a cukortartót és elindult a lépcső felé.

A lépcsőn szembetalálkozott Stellával és Mertens-szel, akik úgylátszik meggondolták magukat és visszatértek a bárba. Megállt és helyet adott nekik. A lépcső elég szűk volt és így szinte súrolták egymást. Lupita még sohasem látott ilyen közvetlen közelről híres filmcsillagot és most irígységgel párosult érdeklődéssel bámulta Stellát, mint nemének egyik legszebb, legszerencsésebb példányát.

Közben egy másik férfi is érkezett a lépcső aljára, de



amikor meglátta a lépcsőn szorongó hármast, megállt, majd kisvártatva megfordult és visszatért a hálófülkék folyosójára.

A pincérnő nem figyelt reá, könnyedén megkopogtatta az egyik kabin ajtaját és belépett.

— Itt a tea, uram!

— Tegye ide és elmehet! — válaszolt gorombán Mehler, aki nyilvánosan megszégyenülve, most az egész világot szíve mélyéből gyűlölte.

Lupita feltámasztotta a falra szerelt lecsapható asztalkát, ráhelyezte a tálcát és nagy megkönnyebbüléssel lépett ki a gyöngykereskedő kabinjából. Milyen kellemetlenek is egyes utasok és neki jó arcot kell vágni hozzá!...

A fehérre festett szűk folyosó fényárban úszott. A motorok döreje csak halkan ért ide.

— Bevitte Selbius úrnak a teát? — kérdé Joselito tőle, amikor visszatért a bárba.

— Nem. Miféle teát?

— Azt, amit az előbb adtam át!

— Tőlem a 2. számú kabin utasa kért teát!

— Pedig azt a Selbius úr részére készítettem! — A pincér végignézte az előtte levő névjegyzéket és hozzáfűzte: — Az 5. számú kabin. Nem mondtam magának?

— Csak álmodta. Készítsen egy másikat és azt elviszem Selbius úrnak.

— Óh, de felvág! Ne feledje, hogy itt én vagyok a főnök!

— Én szakképzett stewerdess vagyok, nem közönséges konyhaszemélyzet, mint maga!

— Ne sértegessen, királynőm! Bizonyára még sohasem látott rumbázni engem!

— Hülye!

Joselito elhallgatott és elkészítette a teát. Lupita magához vette és újra lement a lépcsőn. A folyosóra érve, éppen látta még, hogy Mehler visszatért kabinjába.

Valaki dudorászni kezdett, de azonnal megszólalt Fledeuer asszony reszelős hangja:

— Csendet kérek! Így nem lehet aludni! Pincérnő!

— Azonnal jövök! — felelt Lupita és bekopogott az 5. sz. kabin ajtaján.

— Itt a tea!

Selbius már az ágyban feküdt.

— Köszönöm! Már el is feledkeztem róla, de nem baj. Legyen szíves, szóljon ennek a vén szipirtyónak, hogy hallgasson el már egyszer... Megfájdul a szívem!

Lupita úgy tett, mintha nem értené.

— Milyen vén szipirtyó?

— A missziósnő, az, aki önért kiáltott. Egyébként legyen elnézéssel iránta, ha nem elég megértő magával szemben.

A leány szemében a hála csillant fel:

— Köszönöm szépen, jó éjszakát!

Az ujságírótól a missziósnő kabinjához ment. Éppen akkor, amikor kopogásra emelte a kezét, olyasféle zaj ütötte meg a fülét, mintha valami súlyos tárgy a padlózatra esett volna. Előrehajolt és még jobban figyelt. Mást nem hallott és újra kopogni készült. A háta mögött levő kabin ajtaja azonban hirtelen kinyílt és valaki megszólította. Tsuma Kioto, a japán volt szörnyű, violaszínű pizsamában.

— Óh, maga az... Hallotta? A mellettem levő kabin utasa összeesett és nem kelt fel többé. Nézzen csak utána!

Lupita, némi habozás után, bekopogott a 2. számú kabin, azaz Mahler ajtaján. Mintha hörgést hallott volna. Megütődve lökte be az ajtót.

Benézett és egy pillanatra visszahőkölt: a padlózaton hevert szétterülve a gyöngykereskedő. De a következő pillanatban már összeszedte magát és megnyomta a folyosó falán levő csengőt, hogy Joselito segítségére jöjjön. Ezután belépett a kabinba és Mehler fölé hajolt.

A Lufthansa az összes stewardesseket kiképezte az első segélynyujtásban. Lupita nem



is tétovázott soká, hanem ösztönös irtózatának leküzdése után felemelte és ágyára fektette az eszméletlen embert.

— Rosszul van? — kérdé a küszöbről a japán.

— Nincs semmi baj. Bocsásson meg, de szíveskedjék viszszafáradni a kabinjába!

Kellemetlen rikácsolás törte meg a folyosó csendjét. Fliverold asszony követelte a pincérnőt.

Kioto nem mozdult.

— És ez mi, kedves kisaszszony? — mutatott a teáscsésze földön heverő maradványaira.

— Akkor fogta el a rosszullét, amikor ivott, vagy talán azért akart inni, mert rosszul érezte magát, — mormolta fogai között. A leány közben kilépett a kabinból. Éppen ekkor ért hozzá Joselito és a misszziósnő. Az utóbbi rikácsolása a többi utasokat is a folyosóra csalta s mindenki zavartan magyarázat után érdeklődött.

Joselito gondolt egy nagyot és a helyzet urává igyekezett kijátszani magát:

— Mi van itt?

— Ne nagyképűsködjék, — válaszolt hidegen Lupita. — Kérje meg az utasokat, hogy fáradjanak vissza a kabinjukba és jelentse a parancsnoknak, hogy az egyik utas rosszul lett!

Fledeuer asszony előlépett.

— Mutassa meg nekem. Maga csak zűrzavart okoz... Még nagyon fiatal ilyen dolgokhoz!

— Azt hiszem, hogy a korom itt nem játszik szerepet. Kérem, legyen szíves, távozzék ön is!

— Óh, hát így mer beszélni velem? Majd megmutatom én magának! Én...

— Jó, de nem most. Joselito, ürítse ki ezt a kabint, hozza ide az orvosságos táskámat és készítsen egy jó meleg kávét.

Mahler meg sem moccant. Lupita aggodalmasan tapintotta meg pulzusát, majd tükröt tartott szája elé. Egy percnyi kísérletezés után elhagyta a kabint és bezárta az ajtót. A gyógyszeres táskát is vissza küldte, melyet a pincér eléje nyujtott.

A folyosón még egyre kiáltoztak az utasok.

— Ivott és rosszul lett... vagy rosszul érezte magát és inni akart, — ismételgette még mindig a japán.

— Akkor a pincérnő a hibás! — pattant fel Fledeuer asszony.

— Mit itatott meg ezzel a szerencsétlennel?

— Asszonyom, legyen szíves hallgasson már el!

Selbius háziruhában tört elő. Komikusan ható aggodalmaskodással jelentette ki:

— De hiszen én is ittam az ön teájából, Fräulein!

— Hagyjanak békén! — feledkezett el magáról a szerencsétlen leány. Ajkai remegtek, szemeiben a tévelygés különös fénye csillant fel.

Éppen jókor harsant fel a lépcső felől a parancsnok energikus hangja:

— Uraim, szíveskedjenek kabinjukba fáradni. Bonyolulttá tesznek egy olyan helyzetet, amely igen egyszerű megoldással bírhat!

Nem szívesen bár, de mindenki engedelmeskedett.

Amikor kiürült a folyosó, Huber Lupitával együtt belépett a gyöngykereskedő kabinjába.

— Meghalt! — jelentette ki a leány.

— Biztos benne? Nincs egy orvos se az utasok között... Hogy is történhetett?

A fekvőhelyhez léptek mindketten, Joselito pedig a küszöbön maradt.

— Egészen biztosan meghalt, mégpedig oly hirtelen, hogy nem tudok számot adni róla. Egy perccel előbb még teljes épségben láttam...

— Hogyan vette észre?

Lupita elmesélte a történeteket.

— És egy perccel előbb még élve látta?

— Először neki hoztam teát. Néhány perc mulva visszatértem, hogy az 5. számú kabin utasa részére is vigyek egy teáskészletet. Ekkor megláttam Mahler urat, amint belépett kabinjába, két perc elteltével, de még talán annyi sem volt, már a földre zuhant.

— Nem volt rosszul, amikor teáját bevitte?

— Rosszkedvű volt... Mérgesnek látszott, egyébként semmi baját sem vettem észre.

— Szerencsétlen ember! Hogy hívják?

— Itt a névjegyzék! 2. számú kabin: Theodor Mahler.

— Persze, emlékszem! A gyöngykereskedő! Reméljük, hogy nem hozott magával értékeket.

— Mit tegyünk most, parancsnok úr?

— Semmit. Mit tehetnénk? Bezárjuk kulccsal az ajtót és Ponta Delgadaban majd érte jön egy orvos... Szívbénulás vagy ilyesmi érhette.

Kimentek. Huber bezárta az ajtót és a kulcsot a zsebébe süllyesztette. Órájára nézett: éjfél mult tíz perccel.

— Parancsnok úr! — hangzott fel Fledauer asszony rekedtes hangja. — Hogy van az az úr?

— Szeretném, ha nem törődne vele. Térjen inkább nyugovóra!

— Igaz-e, hogy meghalt? És most azt hiszi, hogy tudok aludni? De hiszen ez rettenetes.

— Egy keresztény missziósnőre a halál nem lehet ilyen borzasztó...

— Szeretnék önnel négyszemközt beszélni, parancsnok úr!

Huber meglepődve állt meg.

Tényleg? Mi lényegeset tud előadni? Szíveskedjék velem jönni. Joselito, maradj itt és nyugtasd meg az urakat. Ne mozdulj ez elől az ajtó elől!

Fledauer asszony megindult a lépcső felé. Fekete és szürke csíkozású ruhája szerzetesi külsőt kölcsönzött neki és fejkötője még inkább növelte ezt a látszatot.

Huber és Lupita követte. Beléptek az elhagyott étterembe, Stella és Mesteue ugyanis átmentek a nagy terembe.

Huber a bárasztal mellé telepedett. Legszívesebben whiskyt rendelt volna, nem akarta azonban kihívni a missziósnő rosszalását.

— Készítsen teát nekem, — szólt oda Lupitának.

Fledauer asszony gúnyos mosollyal fűzte hozzá:

— Köszönöm, én nem kérek. Az a szerencsétlen is csupán egy teát ivott!

— Mit mond?

— Kérdezze csak meg a japánt. Ő hallotta, amikor Mahler összeesett és most folyton csak azt ismétli: Ivott és meghalt!

Halkan beszélt és Lupita nem értette meg.

Huber kezdett rájönni, hogy az ügy egyre jobban összekuszálódik.

— De, asszonyom, az az ember valószínűleg aneurismában, szívbénulásban halt meg...

— És ön nem győződött meg róla? A mult évben, a »Kap Savonán« meghalt egy utas és a kapitány mindenkit vallatóra fogott...

— Hajó, az más! Most repülünk és néhány óra mulva megérkezünk rendeltetési állomásunkra...

— Ah, igen? S nem akarja szemmeltartani a pincérnőt?

Lupita lépett hozzájuk a csészékkel. Letette azokat az asztalra és visszatért a bárasztal mögé. Huber gondokkal szántva követte őt tekintetével.

— Mi jut az eszébe, a pincérnő?

— Ő vitte a teát.

— Természetesen, hiszen ő szolgálja ki az utasokat. A személyzetünk teljesen megbízható, asszonyom. Vagy talán határozott vádja van?

Lupita újra közeledett és kiöntötte a teát a csészékbe. Miután Fledauer asszony hozzá sem nyúlt az övéhez, Huber — tüntető módon — azt is magához vette.

— Mahler gyönggyel kereskedett, — vette fel újra a beszéd fonalát a missziósnő. — Már találkoztam vele Rióban, Bahiában, egyszer pedig Chilében. Biztosan most is hozott magával néhány gyöngyszemet.

— Nem említette.

— Abban feltétlenül biztos vagyok, hogy egy gyönyörű rózsaszínű gyöngy nála volt. Akkor láttam, amikor az egyik utasunknak mutogatta.

— Melyiknek?

— A művésznőnek. S valószínűleg a pincérnő is látta és azután!...

Frau Fledauer elhallgatott és Huber befelé dörmögve állapította meg, hogy milyen szerencsétlenség egy ilyen asszony a repülőgépen.

(Folytatjuk)

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

A »Hermann Göring-hadosztály.« A »Hermann Göring ezred« a háború folyamán dandárrá, legutóbb pedig hadosztállyá alakult át. Ez a hadosztály csupa önkéntesből áll s a légierők földi csapatokból összeállított kötelékét képezi. Főleg gépesített alakulatokat foglal magában. Békeállomáshelye: Berlin.

*

Fougier tábornok, olasz légügyi államtitkár Németországban látogatást tett, ahol megtekintette a repülőipari üzemeket és kísérleti állomásokat.

*

Svédországban ötéves tervet dolgoztak ki a légierők fejlesztésére. A terv szerint a svéd légierők 16 csoportból fognak állni. Ezek a következők:

6 bombázó csoport,
6 vadász csoport,
1 torpedóvető csoport,
1 hadászati felderítő csoport,
1 harcászati felderítő csoport,
1 tengerészeti felderítő csoport.

Ehhez jön 1944-ben még egy csoport: vadászerők a tengerészet részére.

A svéd kormány eleinte külföldi repülőgépekkel akarta felszerelni légierőit, ezért 1939-ben az Egyesült Államokban többszáz vadász és bombázó repülőgépet rendelt. Az Egyesült Államok azonban nem voltak abban a helyzetben, hogy a náluk megrendelt gépeket leszállítsák, viszont a svédek máshonnan nem tudtak volna megfelelő repülőgépeket kapni, ezért megkezdték a hazai repülőipar fejlesztését.

Ebben segítségükre volt a svéd nehézipar s a fejlett acél- és aluminiumipar. A repülőmotorok gyártását — éppúgy, mint Amerikában — itt is az automobilipar vállalta magára. Ezidő szerint mintegy 6—8000 embert foglalkoztat a svéd repülőgép- és motorgyártás. Részint eredeti svéd, részint Junkers-sárkányok és angol motorok (Bristol »Mercury« és »Pegasus«), valamint Hamilton-légcsavarok gyártásáról érkeztek hírek.

A svéd légierők antarchikus berendezkedése az üzemanyaggyártásra is kiterjed. Hazai olajpalából gyártanak üzemanyagot.

*

MÜSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Nők az amerikai hadiiparban. 1943. végéig az Egyesült Államok hadiiparában foglalkoztatott munkaerők 30%-át nők fogják kitenni — mondta ***Paul Mac Nutt***, az amerikai munkásügyek kormánybiztosa.

Az albániai ásványolaj jelentékeny szerepet játszik Olaszország olajellátásában. *Le Torze Armate* szerint az albániai olajtermelés 1935-től 1939-ig a következőképpen alakult:

1935-ben: 12.400 tonna,
1936-ban: 48.330 tonna,
1937-ben: 87.910 tonna,
1938-ban: 126.000 tonna,
1939-ben: 140.000 tonna.

Mivel Albánia saját szükséglete mindössze 4000 tonna benzint és 2500 tonna petróleumot tesz ki, a termelt olaj nagy részét Olaszországba szállítják. A Devoli környékén fekvő olajmezőről 80 km hosszú távvezetéken kerül az olaj a valonai kikötőbe, ahol tartályokba gyüjtik. Innen 250 km hosszú *tengeralatti* vezetéken fut a tankoló állomáshoz.

*

Repülőgépek maláriát hurcoltak Braziliába. Az Afrikából vagy más maláriagyanús vidékről Braziliába érkező amerikai repülőgépeket az egészségügyi hatóságok fertőtlenítik.

*

A milánói »Ambrosiano« nevü olasz napilap a magyar katonai repülés újjáéledéséről terjedelmes cikket közölt, amelyben elismeréssel emlékezett meg a magyar légierők megteremtésére irányuló erőfeszítésekről.

*

Németország új távolsági bombázója: a Junkers Ju 90 S — az »Interavia« szerint körülbelül egyenlő értékű az angolok legjobb távolsági bombázójával: az Avro »Lancaster«-rel. Az új távolsági bombázó, a Ju 90-es forgalmi repülőgép, illetve a Ju 89-es bombázó továbbfejlesztése. Négy darab, egyenként 1600 lóerős BMW 801-es kettős csillagmotor hajtja. A törzs belső térfogata 87 m3. Méreteit és teljesítményi adatait a nyilvánossággal nem közölték.

*

Az új angol gyujtóbombázók töltete: nyersolaj, gumi és foszfor.

*

Törvényjavaslat fekszik az amerikai kongresszus előtt, amely a hadianyaggyárak nyereségét korlátozza. A javaslat szerint tekintetbe veszik, hogy 1936 és 1939 között mennyi volt e vállalatok nyeresége s ami e négy év átlagán felül esik, annak csak a 10%-át tarthatják meg a vállalatok, míg a többi 90%-ot, mint hadinyereségadót, be kell szolgáltatniok a kincstárnak.

*

A kanadai repülőipar. Az *NST* a Times ottawai jelentése alapján közli *Howe* kanadai lőszerügyi miniszter tájékoztatását a kanadai repülőiparról. Eszerint 1941-ben csak iskola- és gyakorlógépeket gyártottak Kanadában. 1942-ben az előállított repülőgépek fele hadigép volt. A miniszter szerint jelenleg 75.000 ember dolgozik a kanadai repülőiparban. Közülük 25.000 nő.

*

Ettore Bellini, a rádiógoniométer feltalálója, Ray sur Saoneban meghalt. Az olasz származású feltaláló az utóbbi időben Franciaországban élt. Találmánya a vakrepülés egyik fontos segédeszköze.

*

A Szovjet több repülőgépet kapott Amerikából, mint az angolok — mondta *Stettinius*, a kölcsön- és bértörvény kormánybiztosa. A nyilatkozat, — amelyet a *DNB* is közölt — beismeri a továbbiakban, hogy az Egyesült Államoknak korántsem volt módjában az oroszoknak annyi repülőgépet küldeni, amennyire szükségük lett volna. A Szovjetnek szánt szállítmányok egy része útközben tönkrement.

*

Lennard-Jonest, a cambridgei egyetem tanárát, megbízták a brit utánpótlási minisztériumban a repülő fegyverzeti kutatóosztály vezetésével. A fegyverzeten kívül a lőszer-ügyek is vezetése alá tartoznak.

*

REPÜLŐSPORT

Az első szlovák sportrepülőgép. Szlovákiában elkészült az első szlovák szerkesztésű sportrepülőgép. A gépet a nyitrai Mraz-gyár építette.

*

Vitorlázó repülés Luxemburgban. Sandweilerben 1942 április óta vitorlázó repülőtanfolyamokat tartanak. Egy-egy tanfolyamon 40—50 luxemburgi Hitlerifjú vesz részt.

*

A vitorlázó repülés új világrekorderének nevét december 1-i számunkban tévesen Bergennek írtuk. Neve helyesen: *Erich Vergens.* Az új rekord: 45 óra 33 perc, amelyet Vergens a Duna melletti Heimburg közelében, Spitzberg vidékén ért el 1942 november 21-én.

Vergens jelenleg 43 éves. 1939-ben 504 kilométeres repülésével Rhinowból a bajorországi Tiefenriedig új német távolsági rekordot állított fel és ezzel harmadszor is elnyerte a Kroll-vándordíjat. Vergens nemcsak az arany vitorlázó repülő jelvénynek, hanem a kardokkal díszített első osztályú hadiérdemkeresztnek is tulajdonosa.

Az új csúcsteljesítmény felállítása nem ment könnyen. Vergens mintegy 200 órát vitorlázott hiába, többszöri megszakítással anélkül, hogy a francia *Nessler* 38 óra 21 perces teljesítményét sikerült volna túlszárnyalnia. Végre a tizenegyedik kísérlet november 19-e és 21-e között sikerrel járt, a világrekordot ismét visszaszerezte a franciáktól Németország számára. 45 órás repülése alatt mintegy 2000 fordulót végzett.

Vergens teljesen zárt, kabinos géppel érte el a világrekordot. A gép rádióval, fényszóróval és helyzetlámpákkal volt ellátva. A leszállás reggel 8 órakor, a második átvitorlázott éjszaka után simán ment végbe.

*

A spanyol vitorlázó repülők 1942-ben 1604 óra alatt 20.337 repülést hajtottak végre. Az év folyamán felállítottak két belföldi időtartamrekordot és egy távolsági rekordot.

*

Berson Arthurral a sztratoszférakutatás és a léggömb-sport egyik régi úttörője távozott el az élők sorából. *Berson* »Preussen« nevű szabadléggömbjével 1901-ben 10.800 m magasságot ért el. Útitársa *Süring* volt. Ez a csúcsteljesítmény évtizedeken át érvényben maradt és csak a repülőgépek tökéletesedésével sikerült azt túlszárnyalni.

1931-ben Piccard professzor ismét ráterelte a figyelmet a szabad léggömböknek a sztratoszféra-kutatásban elérhető jelentőségére és elméletét sikeres felszállásaival be is bizonyította.

Berson a német meteorológia és aerológia szolgálatában állott és felszállásaival a repülés-tudománynak értékes szolgálatokat tett. 84 éves volt.

*

Mackenzie Grieve angol alezredes, aki Harry Hawkerrel együtt elsőnek kísérelte meg 1919 május 18-án az Atlanti-óceán átrepülését, Newyorkban meghalt. Az óceánt 24 évvel ezelőtt Sopwith »Atlantic«-mintájú. 375 lóerős Rolls-Royce-motoros kétfedelűvel akarta átrepülni, de 2250 km-es út megtétele után a vízre leszállni kényszerült. Egy kereskedelmi gőzös mentette meg őket.

*

LÉGIFORGALOM

Newyorkban új közforgalmi repülőtér létesítését tervezik vízi és szárazföldi repülőgépek részére.

*

A három legnagyobb angol vasúttársaság megvásárolta az angol belföldi légiforgalmi vállalatok részvényeinek többségét. Ezek a vállalatok a következők: West Coast Airways, Isle of Man Air Services, Great Western & Southern Air Lines.

*

Svédország légiforgalmi politikájában erősen expanzív terveket folytat. Terveinek keresztülvitelét a háború ugyan egyelőre megakadályozta, de minden jel arra mutat, hogy a háború után — amennyiben a viszonyok lehetővé teszik — a tervek megvalósítására kísérletet tesz. A tervek között szerepel a légiforgalom *Svédország* és az *Egyesült Államok*, továbbá *Svédország* és *Japán* között is. A légiút az Egyesült Államok felé 19 órát, míg Japán felé mintegy 72 órát venne igénybe.

Mint érdekességet jegyezzük meg, hogy jelenleg is van postaforgalom Japán és Svédország között. A posta Japánból a transzszibériai vasúton át jut el Moszkvába, onnan pedig Törökországon és Németországon át Skandináviába.

Moszkvából ezidőszerint vannak ugyan repülő futárjáratok is nyugat felé, de azok Svédországot nem érinthetik. Ezek a futárjáratok Murmanszkon és Észak-Skandinávián át mennek Angliába.

*

A braziliai légiforgalom vezető személyiségeinek letartóztatása egyre nagyobb hullámokat vet. Újabban a Condor Szindikátusnak és az olasz L. A. T. I. légiforgalmi társaságnak nemcsak a német és az olasz alkalmazottait, hanem azok brazil vezetőit is letartóztatásba helyezték.

*

Az angolszász inváziós hadsereg légierői Észak-Afrikában január 10-éig, két hónap alatt, 265 repülőgépet vesztettek. Ebből az inváziós hadsereg parancsnoksága 147 darabot ismert be. A 8-ik angol hadsereg légierői ugyanezen idő alatt 162 repülőgépet vesztettek. Tehát az angolszászoknak Afrikában két hónap alatt összesen 427 repülőgépük ment tönkre — jelenti a Német Távirati Iroda.

*

Az egyiptomi angol légierők parancsnoka: McLaughry altábornagy repülőszerencsétlenség áldozata lett. Rajta kívül még tízen haltak meg a balesetnél. Ugyancsak életét vesztette egy másik repülőszerencsétlenség alkalmával *Sir Arthur Tedder* repülőtábornagynak, a középkeleti brit légierők parancsnokának felesége is.

*

15.000 repülőgép Tokió fölött. Egy háborús ünnepség alkalmából 15.000 japán repülőgép jelent meg zárt rendben Tokió fölött. Az óriási demonstráció mély hatást gyakorolt a lakosságra, amely nagy lelkesedéssel szemlélte a főváros fölött a japán bombázó, vadász és felderítő repülőgépek ezreit.

A repülőgépek ilyen nagy tömege egy időben még sehol sem vonult fel.

*

A japán repülők decemberben Burmában, Kínában és Indiában 128 ellenséges repülőgépet lőttek le.

*

Richard Kellett angol repülőezredesről, a távolsági repülés világrekorderéről az a hír terjedt el, hogy Észak-Afrikában elesett. Ezzel szemben megállapítást nyert, hogy Kellett német fogságba került.

*

Daniel Hermanus Pienaar vezérőrnagy, az Észak-Afrikában harcoló délafrikai haderők parancsnoka, tizenharmadmagával repülőbalesetnek esett áldozatul.

*

Német légvédelmi kötelékek Olaszországban. A Duce december 2-án tartott beszédében említést tett német légvédelmi alakulatok közeli Olaszországba vezényléséről. Az »Interavia« értesülése szerint Milánóba és Torinóba azóta megérkeztek az első német légvédelmi alakulatok.

*

Maltára 1942-ben a tengely légierői 12.000 tonna bombát dobtak le. A légitámadások száma 3209 volt.

*

Légitámadás Wake-szigete ellen. Wake szigete félúton fekszik a még amerikai kézben lévő Hawai-szigetek és a japánok által megszállott Fülöp-szigetek között. Az eredetileg amerikai szigetet, amely egyik fontos légi támaszpontja volt az amerikai légi erőknek, a japánok tartják megszállva.

December 24-én az amerikaiak váratlan légitámadást intéztek Wake ellen és ledobtak körülbelül 30 tonna bombát. A támadás különösen azért méltó figyelemre, mert a Hawai-szigetekről kiinduló amerikai repülőknek oda-vissza mintegy 6500 kilométert kellett repülniök a bombázás alkalmával.

*

Szovjetoroszország 1942 április 26-ától 1942 december 18-áig — német hivatalos jelentés szerint — 12.821 repülőgépet vesztett. Legnagyobb volt a veszteség augusztus 1-e és 24-e között, amikor a Szovjet 2505 gépet, a németek pedig mindössze 140 repülőgépet vesztettek.

*

A német szállító repülés jelentőségére mutat, hogy legutóbb 11 tölgyfalombot küldött a Führer a szállító repülésnél érdemeket szerzett német repülők ki-

A legújabb Junkers Ju. 90. S. bombázó



„Darazsak" a Kaukázusban



Re. 2001. vadászgépek



Mecchi C. 200. éjszakai vadászgép



A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1942. évi december hóban érkezett — adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Tiszakürt község 300.— P, Százfa község 10.— P, Damlény község 10.— P, Abaújszántó község 100.— P, Földes község 50.— P, Földra község 100.— P, Gagyvendégi község 5.— P, I. honv. kieg. kirend., Nagykáta 24.— P, Sitkei Sándor, Csugar 3.— P, Mád község 200.— P, Alistál község 20.— P, Ógyalla község 45.— P, Soronhorpács község 15.— P, Völcsej község 10.— P, Tolna vm. 2414.— P, Bese János, Kassa 10.— P, Padány község 10.— P, Sopron vm. 1000.— P, Antal József, Újpest 20.— P, Tiszadercs község 30.— P, Gönyü község 60.— P, Jobaháza község 15.— P, Pusztaföldvár község 200.— P, Virághalmy Jenő, Vác 2.— P, Bögellő község 10.— P, Alcsag község 10.— P, Bősárkány község 50.— P, »Szebb Jövőt« kiadóhivatala 20.— P, Mesterháza község 10.— P, Lajoskomárom község 100.— P, Padsag község 20.— P, Szociális Munkaközösség 5.— P, Kisbér község 90.— P, Tejfalubúcsúháza község 20.— P, Péti község 20.— P, Felsőgalla község 2000.— P, Rábakecöl község 10.— P, Edve község 5.— P, Vásárosfalu község 5.— P, Beled község 50.— P, Balatonkiliti község 50.— P, Petőháza község 50.— P, Urányfalu község 20.— P, Hercegkút község 100.— P, Gyömrő község 100.— P, Városja község 50.— P, Szögi Mihály, Szolnok, Ponty-u. 6. sz. 21.60 P, Szenturánfa község 5.— P, Kassai Takarékosság bev. hitelszöv. 35.— P, Nagypeterd község 77.— P, Bácskeresztur község 200.— P, Szolomaer István, Hosszúmező 5.— P, Abony község 100.— P, Székelyudvarhely város 100.— P, Csölösztő község 15.— P, Szentmihályfa község 20.— P, Makkoshotyka község 20.— P, Vámoscsalád község 10.— P, Nihsim József, Bp. 15.— P, Nagymagyar község 20.— P, Olgya község 10.— P, dr. Váradi Miklós munkaszolg. táb. posta 245/60 m. sz. 100.— P, Bodrogkalász község 20.— P, Sedivy Lilla, Lakszakállas 100.— P, Dör község 10.— P, Borsod vm. 5000.— P, Hercegtötös község 528.— P, Szil község 100.— P, Farád község 50.— P, Chermelházadamonya község 20.— P, Babot község 10.— P, Veszkény község 10.— P, Bajcsa község 30.— P, Kiskomárom község 20.— P, Verebélyvidi körjegyzőség 32.— P, Bodajk község 80.— P, Verebélyvid körjegyzőség 54.— P, Verebélyvid körjegyzőség 65.— P, Kalász község 10.— P, Nemesdicske község 42.— P, Kisfalud község 20.— P, Hernádkak község 10.— P, Ostffyasszonyfa község 10.— P, Zsebeháza község 5.— P, Magyarkeresztur község 20.— P, Sóly község 10.— P, Schvartz D. férfiruhakonfekció, Bp. 50.— P, Bor- és Gyümölcsfőzde, Nagyszöllős 20.— P, Kopócsapáti község 49.60 P, Bodrogszentes község 5.—. P, Pilisszentkereszt község 20.— P, Taszabő község 37.— P, Nemesgomba község 10.— P, Felsőpatony község 20.— P, Bánhida község 500.— P, Nagylózs község 25.— P, Dunatőkés község 10.— P, Felsőrajk község 20.— P, Pinnye község 10.— P, Jányok község 10.— P, Hegykő község 20.— P, Komárom vm. 45.— P, Apátfalva község 801.— P, Vezseny község 134.— P, Vadosfa község 5.— P, Ölbő község 19.80 P, Pósfa község 19.80 P, Csehi község 20.— P, Németdiószeg község 100.— P, Százhalombatta község 56.— P, Erdőhorváti község 20.— P, Tivoli konzervgyár kft., Bp. 500.— P, Mosonszentpéter község 200.— P, Örös község 112.— P, Tolcsva község 100.— P, Magyardiószeg község 1000.— P, Zalaszentbalázs község 40.— P, Csapod község 10.— P, Alsógalla község 500.— P, Sikeres István, Gyula 10.— P, ifj. Rozmann Gyula, Érd 5.— P, Szalay István, Bp. 300.— P, Budafoki Általános Ipartestület 25.— P, Sződ község 200.— P, Kaba község 200.— P, Borsfa körjegyzőség 200.— P, Kisgéres község 148.— P, Újfehértó község 200.— P, Bény község 40.— P, Jákfa község 20.— P, Bodrogpadány község 10.— P, Pusztaottlaka község 47.— P, Medgyesegyháza község 338.— P, Hernádnémeti község 230.— P, Megyaszó község 250.— P, Keresztény község 5.— P, Egyházasfalu község 5.— P, Pusztacsalád község 5.— P, Kocs község 45.— P, Hövej község 10.— P, Süly község 20.— P, Kapuvár község 50.— P, Hajdu vm. 2000.— P, Berettyószentmárton község 50.— P, Székelyudvarhely város 1000.— P, Sopronnémeti község 10.— P, Bogyaszló község 20.— P, Hajdunánás város 100.— P, Potyand község 5.— P, Nagykunsági Villamossági Szövetkezet, Kunhegyes 5.80 P, Alsószeleste község 19.80 P, Vágvecse község 20.— P, Nagyvárad thj. város 2000.— P, Báránd község 150.— P, Nagykónyi község 60.— P, Dernye község 20.— P, Dámóc község 80.— P, Kudobra község 30.— P, Battyán község 50.— P, Bacska község 50.— P, Révaranyos község 49.60 P, Kiskunlacháza község 300.— P, Nyiradony község 200.— P, Vencsellő község 50.— P, Csehimindszent 20.— P, Nyárasd község 45.— P, Monostorpályi község 50.— P, Csenke község 10.— P, Rábapatona község 224.— P, Győrszentmárton község 100.— P, Újkér község 20.— P, Bő község 20.— P, Bács-Bodrog vm. 5000.— P, Simontornyai járási főszolgabíró 148.— P, Heves vm. 1000.— P, Gutorfölde község 187.— P, Miák község 10.— P, Dénesfa község 20.— P, Győri község 20.— P, Balatonalmádi község 400.— P, Gádoros község 250.— P, Vámosmikola község 300.— P, Endrődi ker. rt. 10.— P, Szalay István, Bp. 300.— P, Szilsárkány község 10.— P, Korpavár község 55.— P, Gyöngyös város 500.— P, Békés vm. 3000.— P, Iván község 60.— P, Iklanberény község 15.— P, Lócs község 5.— P, Tompaládony község 30.— P, Nagybakonlak község 40.— P, Nemesládony község 10.— P, Nagygeresd község 20.— P, Simaság község 10.— P, Győrasszonyfa község 15.— P, Cégénydányád község 10.— P, Gyügye község 10.— P, Református Énekkar, Hosszúmező 5.— P, Battonya község 100.— P, Németboly község 150.— P, Meződ község 54.— P, Gyála község 190.— P, Sára község 5.— P, Lepsény község 40.— P.

Akik életükkel írják a történelmet

A szokott bevetés. Nem kell többé a célt keresni a térképen. Napról-napra, sőt óráról-órára zúdul le az »égi áldás« azokra az angol páncélos oszlopokra, amelyek Maddalena-erőd felől Tobruk irányába törnek előre.

A vadászosztály parancsnokságánál szünet nélkül cseng a távbeszélő állomás. Most az összekötő tiszt beszél a központból: »3000 méter Martuba fölött... Bir el Gobitól keletre 20 kilométerre ellenséges páncélos erők gyülekeznek... találkozás a bombázókkal 15 óra 30 perckor.« A parancsnok újabb híreket kér. A parancsnokság előtt várakozó pilótáknak kiadja a parancsot: »Huszonnégy Ju—87. zuhanóbombázó támadást intéz a Bir el Gobitól keletre 20 kilométerre gyülekező brit páncélosok ellen. Mi adjuk a közvetlen kíséretet. Felettünk 1000 méterrel magasabban Me—109-ek biztosítanak közvetve.«

Elég ennyi s minden úgy megy, mintha megolajozott gépezet mozgatná. Három távmondat a századok részére: »A gépeket az indulási vonalra, indulás 15 óra 10 perckor.«

A gurulómezőn hatalmas tócsák terpeszkednek a nem sokkal előbb megszűnt felhőszakadás nyomaiként, de a nekifutást egy cseppet sem zavarják. Baj csak a társasgépkocsikkal van: két napnál tovább nem maradnak üzemben s most is csak a 34. század pilótáit tudja kiszállítani. A többiek a derék 1100-osokon (Fiat) jutnak ki a repülőtérre.

A közeli német repülőtérről egymásután húznak fel a levegőbe a »stukák«. Hatalmas gyümölcseik ott lógnak alattuk: egy a törzs alatt, a többi pedig a szárnyakon függ. Hármas rajokban indulnak, hamarosan mind a 24 a levegőbe emelkedik, a gyülekezés céljából egy kört írnak le a repülőtér körül s utána irányt vesznek Martubára.

A Macchi 200-asok járó légcsavarral állnak az indulási vonalon. A 32. század 1. gépe, az osztályparancsnoké, a repülőtér közepe felé gurul, közben gejzireket kelt a pocsolyákból. A többiek melléje sorakoznak. Egy intés, megkezdődik a nekifutás, bármennyire fékez is a sár, belesüvöltenek a levegőbe s a futóművek már el is tűnnek. Az őrnagy felrántja a gépet, a többi követi; 15 perc hiányzik a »találká«-tól.

✱

Amint eltűntek a láthatárról, a gép nélkül földön maradt pilóták mégegyszer végignézték a repülőteret, mintha csak azt ellenőrizték volna, hogy nem maradt-e véletlenül odalenn valaki, eldobták az örökké égő cigarettát és visszatértek a sátorba. Rájuk nézve, ezekben a meleg »napokban« a várakozás közben az idő ólomlábakon halad. Kártyázni kezdenek: nem jár a lap, jobb abbahagyni... Kiszámítják, hogy mikorra kell társaiknak visszaérkezniök. A hatástáv ismeretes, 15 óra 10 perckor indultak, 17 óra 10 és 15 perc közt legkésőbb vissza kell térniök, később már semmiesetre sem, 17 óra 20 perckor majdnem sötét éjszaka lesz.

»Végül is« — vigasztalja magát az egyik — »ez is olyan bevetés, mint a többi, amelyből két-három is esik egy napra. A legközelebbiben már én is résztveszek, ki vagyok írva a század tábláján.«

Várnak.

»Itt vannak!« »Ők azok?« »Hányan vannak?« — hangzik az örömrepeső kiabálás, amint az első távoli motorzúgás hallhatóvá lesz. Örökké nemes versenyt képez, ki látja meg először a gépeket. Számolni kezdenek.

»Légiharcban voltak« — jegyzi meg egy hadnagy. Mindenki észreveszi, hogy »valami« történt. Nem a rendes kötelékben érkeznek, hanem szétszórt csoportokban: előbb négy, majd kettő, újabb négy... egy gép egyedül s végül nemsokára még egy...

»Hányan vannak?«

»Tizenketten... tizenhat indult el.«

»Négy hiányzik... majd megjönnek!«

Ez a szokásos vigasz: »Majd megjönnek«, »elfogyott az üzemanyagjuk«, »...kényszer leszálltak Martubánál, Tmiminél, Ain el Gazalánál, hiszen annyi hely áll rendelkezésre...«

A gépkocsik kiszaladnak az érkezők elé s visszatérnek a pilótákkal. Első válaszuk: »Több, mint harminc Hurricannal vívtunk légiharcot...«

Tagadhatatlanul nem kis izgalom ömlik el rajtuk. Lekapják fejvédőjüket, idegesen tépnek fel egy cigarettadobozt, majd az őrnaggyal együtt belépnek a sátorba.

A parancsnok mindenkit kikérdez az események lefolyásáról és az elmondottak alapján lerögzíti a valóságot. Ilyenkor dől el a nagy kérdés: hány gépet lőttek le s mikor látták utoljára azokat, akik nem tértek vissza.

Aki nincs soron a kihallgatásnál, azt a földön maradtak a kérdések özönével veszik körül:

»Ki hiányzik?«... »Hogy ment?«

»...azt hittük, hogy már nem lesz vége, egészen Sidi Rezeghig támadtak bennünket...«

»Hol van Seronesi százados? Hívjátok Sadini századost!«

»Comandante?! Comandante, az őrnagy úr hívatja!«

Ebbe a hangzavarba cseng bele a távbeszélő. A tábornok érdeklődik a bevetés lefolyásáról. Az őrnagy felveszi a hallgatót.

»A stukák mind visszatértek?« — hangzik a távbeszélő vonal végéről.

»Nem, visszatéréskor huszonkettőt számoltam meg, kettő tehát hiányzik. Azt láttam, hogy a Hurricanok első támadása alkalmával az egyik azonnal lángbalobbant. A légiharc egyébként elég jól ment... több, mint tizenkét tüzet figyeltem meg a földön... úgy potyogtak, mint az érett gyümölcs... Tizenöt percnél tovább tartott,... erőnk végleg a fogytán volt... A stukák támadása után azonnal megkaptuk az első támadó hullámot, valószínűleg magasan vártak ránk... Nem, a »109«-esek nem avatkoztak be, nem is láttuk őket, talán még messze voltak ebben a pillanatban. Jégesőként hullottak reánk a lövedékek... Igen, megváltoztatták eddigi harceljárásukat... az a benyomásom, hogy rádión keresztül irányították az egyes támadó lépcsők rácsapását... Hányan voltak? Legalább harmincan... ennyien biztosan... A bombázás eredménye kielégítő... a szokott kép... s bár a harcikocsik és a gépkocsik széthúzódtak a terepen, mégis jónéhányat telibetaláltak a stukák... Nem, még semmi biztosat nem tudunk, meg kell kérdeznünk a többi repülőtereket... Igen, négyen hiányzanak: Marina százados, Sarchesi főhadnagy, Sturla hadnagy és Bonello őrmester... Reméljük, hogy valahol kényszerleszálltak... Igen, a harc utolsó mozzanatában már közel voltunk a saját vonalunkhoz... a lelövések pontos számát még nem állapítottuk meg. Amint készen leszünk a kihallgatással, azonnal jelenteni fogom az eredményt.«

Az őrnagy helyére akasztja a hallgatót. Már leszállt az éj, de tovább folyik az »interrogatorio«. Az osztály pilótái a kis sátorban zsúfolódnak össze. Mindegyikük előtt papir, kezükben ceruza. Az egyik századparancsnok vázlatokat készít:

»Ezek a stukák, itt vagyok én a 34. századdal, jobbra tőlem a 33. század, ebben a pillanatban kezdik meg a stukák a zuhanást.«

A stukák és az árnyékuk sebesen közelednek egymáshoz, már szinte összeérnek, de az ördöngős németek még tovább zuhannak lefelé... Tekintetem az időórára esik: 16 óra 35 perc, 330°-os irányban haladunk s ha minden jól megy, félóra, de legkésőbb negyven perc mulva otthon leszünk... Lenézek. Erősen tüzel a légvédelem... jól látjuk a jelző töltények felénk tartó csíkjait. Szinte nevetséges, hogy ezek a vörösen izzó fénypályák le akarnak hozni bennünket a levegőből... közben dolgoznak a stukák is. Biztosan eltaláltak néhány tartálygépkocsit, mert hatalmas füstfelhők gomolyognak fölfelé a sivatag homokjából. Nincs könnyű dolguk német bajtársainknak... azok a pici férgek odalenn úgy futkároznak, mint az őrültek. Micsodák? Harcikocsik, páncélgépkocsik? Nehéz a mi magasságunkból felismerni... Újra a műszeremre esik a tekintetem: a kilépő olaj hőfoka 80° C, nem melegszik, de a motorom sem húz vajmi nagyon.

Amikor a stukák kezdik felvenni a köteléket, váratlanul ránktörnek a Hurricanok. A »109«-esek — felettünk — valószínűleg nem vették őket észre. Szorosan felzárkózunk a németek mögé, bekapcsoljuk mindkét 12.7-es géppuskát és megnyitjuk a tüzet. A stukák is felkészültek a harcra: összébb zárkóznak és hátsó lövészeik tüzelésre készen tartják fegyvereiket, hogy alkalmas pillanatban támadóikra süthessék.

A Hurricanok, hatalmas tüzcsapások közben villámgyorsan furakodtak a mi kötelékünk és a bombázók közé. Hevességüket azonban drágán fizették meg, mert oly közel kerültek géppuskáinkhoz, hogy még céloznunk sem kellett. Első három »szürkekék« azonnal lángralobbant.

Látom, hogy egy angol tűzzel árasztja el a 33. század 4. gépét. Az angol mellé tolódom, megnyomom az

elsütő billentyűt s az angol máris »enged«, eltűnik a harcmezőből... Most veszem csak észre, hogy a Hurricanok között »P 40«-esek is vannak... A 12-7-esek újra csattogni kezdenek... Hátranézek: a homok és az ég ellentétes hatása gyönyörű hátteret alkot s ezen három-négy erősen fekete ecsetvonást húz a láthatatlan festő keze: az égve zuhanó angolok... Az, amelyiktől megszabadítottam a 4. gépet, élesen fordul, egyszerre fejre áll és meteorként, nyílsebesen süvít lefelé. Nem tudom levenni róla szemeimet, amíg fel nem csapódik a sárga homoktengerben...

Közben újabb brit támadó hullámok érkeznek... nem tágítanak... nem is tudok számot adni, mióta tart a harc, csak a veríték csurog rólam mindenütt...

Nincs más választás, mint tüzelni és menni előre a stukák farka után, alig valamivel magasabban; belevetni magunkat a támadó ellenséges gépek közé, kedvező lövési helyzetet keresni. Kegyetlenül nehéz feladat: minden Macchi harcol s vagy üldöz, vagy őt üldözik. Mégis állandóan ott kell ülnünk a stukák fölött és arra kell ügyelnünk, hogy távoltartsuk tőlük a briteket... Nem is érik el a németeket addig, amíg egy Macchi lesz az azúrkék légben... Közben új és új géptörzsek villannak meg előttünk, rájuk zúdítjuk tüzünket és foszforcsíkjaik ott rajzolódnak ki a Hurricanok körül. S ha célba találnak, a sárgakék-fehérvörös kokárdás gép egyszerre füstöt ereszt, majd lángot vet, mint a rakéta. Félelmetesen gyönyörű látvány!...

»Ezzel is végeztünk, ezzel is végeztünk!«... ismételgetem és ha ugranom kéne, aligha tudnék, olyan közel vagyunk a földhöz. Jobb rá se gondolni... odazárkózom a többi mellé, összeszorítom fogaimat annyira, hogy belefájdul az állkapcsom... Ördögi dolog ez a közvetlen kíséret... menynyivel jobb lenne most műrepülni!

Ki kell tartanunk végig a zárt kötelékben repülő stukák mellett s mit sem törődnünk a kellemetlen közelségben fütyülő 7.7-es géppuskalövedékekkel, amelyek közé imitt-amott 20 mm-es »darabok« is vegyülnek. Görcsösen nyomjuk az elsütő billentyűt a kokárdák ellen, oly jó és megnyugtató most hallani a 12.7-es géppuskáink csattogását és érezni az égett lőpor szagát... Mintha csak vadnyugati történetet játszanánk végig...«

*

Az »interrogatorio« már majdnem befejeződött, amikor a sátor előtt hangos lárma, észrevehetően örömujjongás támad. Gépkocsi érkezett és kiszáll belőle az elveszett Sarchesi főhadnagy.

Története rövid.

Mialatt a földig géppuskázott egy Hurricant, hátulról ő is kapott egy sorozatot és a műszerfal darabokra szakadt előtte. Azt hitte, hogy már mindennek vége s félig dermedten meredt maga elé néhány pillanatig. De életösztöne nem hagyta el, magához tért. A gépe füstölt, az égett olaj szaga elviselhetetlen bűzt árasztott. Motorja ki-kihagyott, látta, hogy akármelyik pillanatban cserbenhagyhatja. Egészen alacsonyan volt, ismerős sátrak jelentek meg előtte s már a földön is ült. A Pávia hadosztály fogadta pártfogásába és gépkocsin hazaszállította... itt az ejtőernyő.

A többiekről azonban semmi hír, a saját repülőtereken nem szálltak le. Tmimiben egy stuka ért földet, amelynek motorját találat érte.

»Befejezzük...« — jelenti ki az őrnagy. Odahívja segédtisztjét. »Megszerkesztjük a jelentést a tábornok úr részére« és diktálni kezd: ,

»15 óra 10 perctől 17 óráig 16 Macchi 200 közvetlen kíséretet adott 24 stukának, amelyek zuhanóbombázást hajtottak végre a Bir el Gobitól keletre összpontosított páncélos egységek ellen. A köteléket rögtön a zuhanás után, ellenséges vadászok támadták meg és támadásukat több ízben megismételték. Heves légiharc fejlődött ki. Biztosan 10, valószínűleg 3 Hurricant lőttünk le. 3 Macchi 200, Marina százados, Sturla hadnagy és Bonelló őrmester, nem tért vissza, 1 Macchi 200 Sarchesi főhadnaggyal ellenséges találat következtében Um és Rzem környékén kényszerleszállt. Pilóta sértetlen, a repülőgép valószínűleg a századnál kijavítható. Vafini őrnagy.«

Íme néhány óra a libiai olasz vadászkötelékek életéből.

Gino del Bufalo cikkét a L'Ala d'Italiából fordította

Nagy Béla százados





Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

⊙

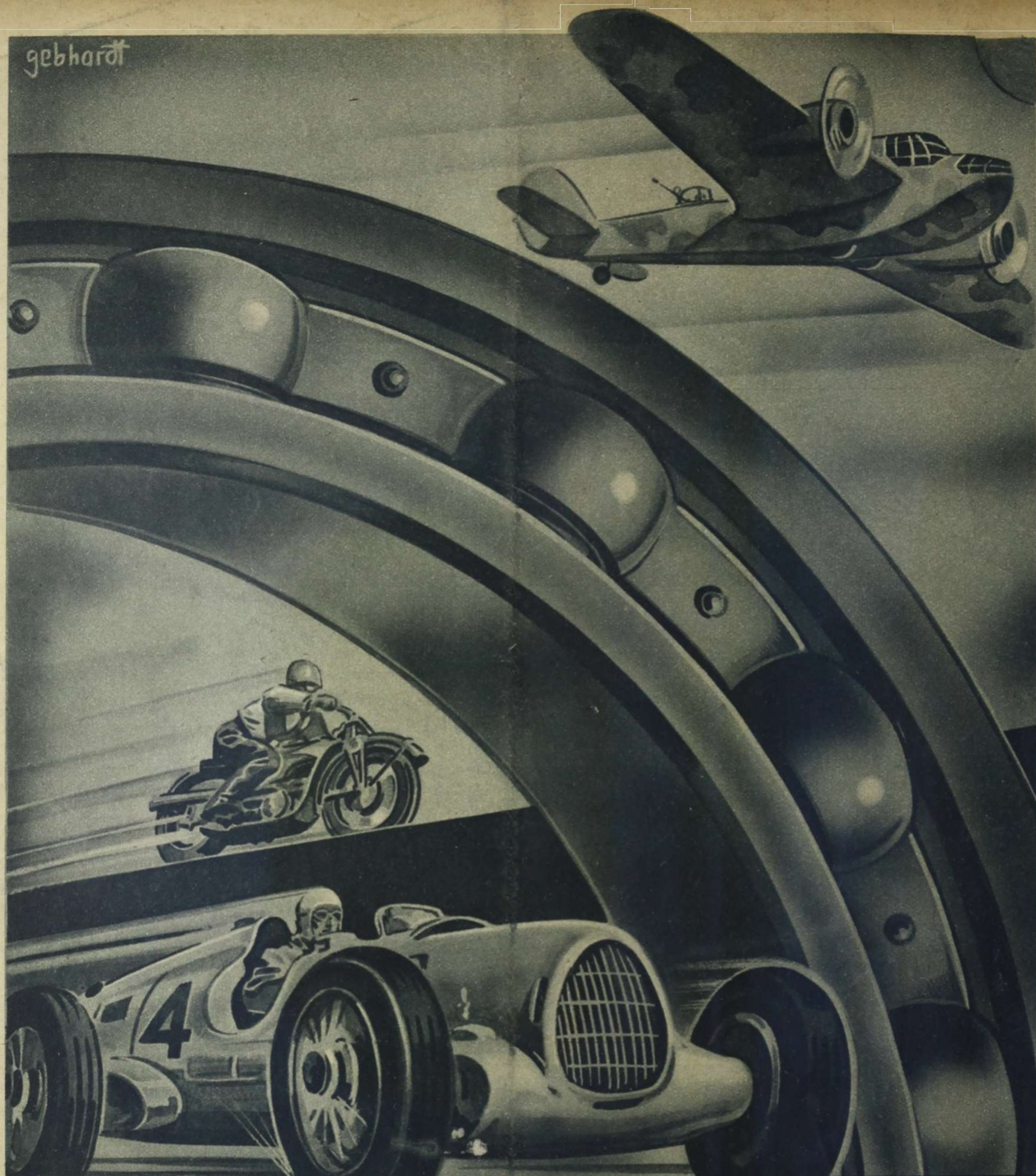
MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer *minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

430239 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató


gebhardt